3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 12
Dezember 2007
56. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Unter der Lupe

- Viessmanns Commander
- Fleischmanns H0-18.5
- Pikos G-218
- Bachmanns H0-Sharknose
- ČSD-Güterwagen von Elkom
- Tilligs Fahrregler TFi
- Epoche-IV-Autos von Herpa

DR vor 25 Jahren
Abschied der Öl-Jumbos

Knotenpunkt an der Elbe
Gruß aus Riesa

H0-Fernweh beim MEC Dill
Wilder Südwesten

WERKSTATT:

- Gleisbildstellpult
- Finish für 56234
- Strom-Mischbetrieb

GDL kontra DBAG
Im Ausstand

MÄDCHEN FÜR ALLES

Die legendäre 218

Mit großer Modellübersicht

Inhalt

VORBILD

Titelthema

Drehscheibe

Geschichte und Geschichten

LokoMotive

MODELL

Werkstatt

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Szene

AUSSERDEM



70 Commando gilt

Im Commander von Viessmann sind pfiffige Ideen versteckt – und er ist einfach zu bedienen.



30 Im Drillingstakt ging es bergan

Manche Leistungen der DR-44 konnten bis zum Beginn der 1980er-Jahre nicht gleichwertig ersetzt werden.

14 Unersetzbar, der Typ

Seit über 30 Jahren im Einsatz: Man kann sagen, dass mit der BR 218 der große Wurf gelungen ist.





Titel: H0-218-Modelle von Trix (Mitte), zweimal Fleischmann und Roco (v.l. im Uhrzeigersinn). Foto: Frickel

74 Vorfolger, Nachgänger

Beim Vorbild war's andersherum: Nach der 18.6 liefert Fleischmann jetzt die Schnellzugdampflok 18.5 in H0 aus.





84 Los Herbornos

Motive in Texas und Neumexiko standen Pate für den MEC Dill in Herborn und seine H0-/H0e-Anlage.

MUSEUMSBAHN

Jetzt geht's los



Foto: HMB

Der erste Spatenstich am Gleisende (v. l.): Bürgermeister Gerd Dannenmann (Neresheim), MdL Bernd Hitzler (Heidenheim), Bürgermeister Alfons Jakl (Dischingen), Landrat Klaus Pavel (Ostalbkreis), Landrat Hermann Mader (Heidenheim), H.-J. Münnich (Planungsgesellschaft Acerplan + Münnich), MdL Ulla Haussmann (Aalen-Ellwangen), Werner Kuhn (1. Vorsitzender Härtsfeld-Museumsbahn), Wolfgang Groll (Ing.-Büro Gansloser GmbH & Co. KG), Dietmar Fischer (Vorstandsmitglied Härtsfeld-Museumsbahn und Bauleiter).

● Der erste Spatenstich zur Verlängerung der Härtsfeld-Museumsbahn von der jetzigen Station Sägmühle zur Station Katzenstein am Härtsfeldsee fand am 25. September 2007 statt. Mit zwei Landtagsabgeordneten, zwei Landräten und zwei Bürgermeistern waren sowohl die beiden beteiligten Kreise, Ostalbkreis und Kreis Heidenheim, als auch die beiden beteiligten Gemeinden Neresheim und Dischingen gebührlich vertreten. Insbesondere die Verknüpfung von Museumsbahn, Landschaft und historischen Bauten wie dem Kloster Neresheim und der staufischen Burg Katzenstein bezeichneten die Verantwortlichen als sehr wertvoll für den Tourismus. Am Streckenende wurden dann die Spaten in die harte Härtsfeld-Erde gesteckt. Schon vor der Eröffnung der Härtsfeld-Museumsbahn im Herbst 2001 war klar: Der derzeitige Endbahnhof Sägmühle kann aufgrund seiner Lage im Landschaftsschutzgebiet nur eine Zwischenlösung sein. Jetzt wird zunächst der Bauabschnitt von der Sägmühle zum Härtsfeldsee in Angriff genommen. Die Bauzeit wird voraussichtlich drei bis vier Jahre betragen. Mit dem Ausbau der Strecke bieten sich neue attraktive Möglichkeiten der Fahrplangestaltung an und das Erlebnis Zugfahrt wird länger. Der Bahnhof Katzenstein mit dem Abstellgleis und der Verladerampe bietet die Möglichkeit, auch den Güterverkehr von einst zu demonstrieren. Der Bau der neuen Strecke ist auf 567000 Euro veranschlagt. Die Finanzierung erfolgt durch Zuschüsse aus dem EU-Programm „LEADER+" sowie der Kommunen und Kreise, durch Spenden und durch die Erbringung von Eigenleistungen der Vereinsmitglieder. Wie schon für die bestehende Strecke zur Sägmühle wurde erneut eine Bausteinaktion ins Leben gerufen. Für 25 Euro je Meter Gleis kann der Wiederaufbau der Strecke zum Härtsfeldsee gefördert werden. Dafür gibt es eine repräsentative Urkunde. Die Gleisbausteine erhält man durch Überweisung auf das HMB-Konto 110 015 301 bei der Kreissparkasse Ostalb, Aalen (BLZ 614 500 50). Die Urkunde wird zugeschickt.

SCHWEIZ

Uefa-Loks

● Mit der Austragung der Qualifikationsrunden steigt die Spannung: Bereits in etwas mehr als einem halben Jahr werden die besten Fußball-Nationalteams Europas ihren Kampf um den begehrten Meisterpokal in der Schweiz und in Österreich austragen. Nachdem schon seit einiger Zeit diverse Werbeaktionen das Stimmungsbarometer steigen lassen (sollen), polieren nun in der Schweiz und in Österreich auch offizielle UEFA-Werbeloks die Gleise. In der Schweiz ist es die SBB-Re 460 065 und in Österreich der praktisch identisch dekorierte ÖBB-Taurus 1116.080. Anlässlich eines Fußball-Testspiels Schweiz-Österreich (3:1) am 13. Oktober 2007 luden die SBB zum Fototermin mit den beiden Loks im Bahnhof Zürich ein. Bei einer kleinen Zeremonie, aber in Anwesenheit großer Prominenz enthüllten Bundesrat Samuel Schmid und Christian Mutschler, Turnierdirektor Schweiz der Euro 2008 AG sowie die beiden Bahnchefs von ÖBB und SBB, Martin Huber und Andreas Meyer, die Dekoration auf der Re460. Anschliessend besuchten die Promis gemeinsam das Fußball-Länderspiel, während die Loks sich gleich an die Arbeit machten.



Foto: Armin Schmutz

ÖBB-Taurus 1116.080 und SBB Re 460 065 treffen sich im Bahnhof Zürich am 13. Oktober 2007.



Foto: Armin Schmutz

Eishockey II: Nach den Mannheimer Adlern haben sich auch die Huskies aus Kassel, ebenfalls Mitglied im erlesenen Kreis der Deutschen Eishockey-Liga (DEL), eine Werbelok gegönnt. TXL-185 540 wirbt seit kurzem für das nordhessische Team und die schnellste Mannschaftssportart der Welt.



Foto: Korthof

Mobile Werkstatt: Zum Schutz seiner Mitarbeiter vor der Witterung sowie vor Zugverkehr auf Nachbargleisen setzt das niederländische Gleisbauunternehmen Volker Rail bei Reparaturen und Umbauten am Oberbau eine mobile Werkstatt ein. Die Werkstatt besteht aus einer fahrbaren Überdachung, unter der sich neben einer Beleuchtung auch Anschlüsse für pneumatische und elektrische Werkzeuge befinden; die Energie wird in entsprechenden Aggregaten erzeugt. Die mobile Werkstatt ist gekuppelt mit oder Volker-Rail-Diesellok 106-2, einer ehemaligen DR-V60.

PLANDAMPF

Die Elemente sind frei

Vom 11. bis 13. Oktober 2007 wurde es eng auf den Straßen um Meiningen und im Werratal, denn mehrere 100 Eisenbahnfreunde und Zaungäste verfolgten den perfekt organisierten Plandampf im Werratal. Auf der Strecke zwischen Eisenach, Meiningen und Themar konnten die Eisenacher 41 1144 und 52 8075, die Staßfurter 44 1486 und die Nossener 52 8079 zeigen, dass sie nicht zum alten Eisen gehören. Aber auch das Lokpersonal zeigte sein Können. Als am Samstag eine 52-Doppeltraktion vor einem 1600 Tonnen schweren Holzzug zum Finale des Werra-Plandampfes das Ende der Veranstaltung einläutete, sah man überall zufriedene Gesichter, die fragten, wann es denn wieder in der Region dampfen würde. Die Modernisierung der Strecken macht jedoch auch vor Thüringen nicht halt und bald werden auch dort zurückgebaute Anlagen mit modernen Betonbahnsteigen und neuen Signalen das Bild prägen.



Foto: Mann

Die Elemente wurden von den Personalen freigelassen und mit einer phänomenalen Ausfahrt verließen die beiden 52 mit dem schweren Holzzug den Bahnhof Immelborn Richtung Eisenach. Noch ist die Moderne dort nicht angekommen und bietet den Eisenbahnfreunden die geeigneten Fotokulissen.

Zurück zu den Wurzeln



Dr. Karlheinz Haucke

Erinnerungen sind das halbe Leben, sagt man. Was nicht heißt, dass man notwendigerweise in solchen schwelgen muss, etwa mit fest montierter rosaroter Brille bei einem Klassentreffen, 40 Jahre nach dem Abitur.

Die Messestadt Leipzig hingegen hat den verklärten, rückwärts gewandten Blick nicht nötig. Die neue Messe am Sachsenpark ist nicht nur architektonisch beachtlich, sie ist, Becher lässt grüßen, tatsächlich der Zukunft zugewandt. Das gilt auch für die Modellbahn-Zunft, deren Aufbruchstimmung zuletzt nirgendwo so spürbar war wie jüngst mit Blick auf Weihnachten ebenhier.

Gleichwohl hängen auch und gerade an Leipzig so manche Erinnerungen, nicht nur, weil der MODELLEISENBAHNER hier vor mittlerweile 55 Jahren das Licht der Welt erblickte. Da kommen mir ebenso die legendären Frühjahrs- und Herbstmessen im Petershof, dem von Alfred Liebig entworfenen Messehaus an Peters- und Burgstraße, in den Sinn und, nicht zuletzt, dass meine Vorväter aus Leipzig stammen.

Zurück zu den Wurzeln, das möchte man auch den Kontrahenten im Tarifstreit zwischen Gewerkschaft deutscher Lokführer (GDL) und Deutscher Bahn empfehlen. Der eine kurt, der andere tourt. Aber bevor wir jetzt irritiert die Stirn runzeln, vielleicht ist das Ganze ja ein glänzend eingefädeltes Ablenkungsmanöver und Manfred Schell und Hartmut Mehdorn klären in Wahrheit an einem abgeschiedenen Ort, etwa im Wohlfühlbereich von Bad Sassendorf, wer nun welche und wie viele Züge ausfallen lassen darf, ehe die Bezüge zum Fahrplanwechsel eine Aufstockung erfahren.

Bahnwelt Aktuell

SCHWEIZ

Rangierloktreffen in Bauma

● Bereits zum dritten Mal organisierte der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) als Begleitveranstaltung zur „Plattform der Kleinserie" (siehe Modellbahn aktuell) ein attraktives Fahrzeugtreffen. Nicht weniger als zehn Rangierloks und Schienentraktoren aus der ganzen Schweiz sowie sieben Dampfloks gaben sich ein Stelldichein. Einer der Publikumslieblinge war sicher die Ex-SBB-Ee 3/3 16318 aus dem Jahre 1928, ihrer Form wegen etwas despektierlich als Halbschuh und Bügeleisen bekannt. Sie kam 1981 zur Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) und gehört heute dem Verein Historische MThB. Es glänzte der Te I 155, ex Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT) und heute beim Verein Dampfbahn Bern, der gleich auch noch den baugleichen, rot gestrichenen Te I 157 mitbrachte. Imposant in der Erscheinung stand da auch die 106 Tonnen schwere Dieselrangierlok Bm 6/6 18508. Besser erging es der Ex-SBB-Em 3/3, die wie die andern Winzlinge, beim Rangieren und Zusammenstellen der Extrazüge mithelfen durfte. Während die Dampfloks stündlich Personenzüge führten, waren einige Rangierloks mit fotogenen Güterzüglein unterwegs. Unter den sieben Dampfloks war auch die nach vierjähriger Pause dank eines Neubaukessels wieder unter Dampf stehende Ec 3/5 3 vom Verein Historische MThB.



Foto: Armin Schmutz

Ee 3/3 16318, Baujahr 1928, ex SBB, seit 1981 bei der Mittel-Thurgau-Bahn, befindet sich auf Extrafahrt bei Wald.

ALLIANZ PRO SCHIENE

Bahnhöfe des Jahres

● Der neue Hauptbahnhof in Berlin und der Bahnhof in Landsberg am Lech erhielten den Titel „Bahnhof des Jahres 2007". Damit prämierte die Allianz pro Schiene den kundenfreundlichsten Großstadt- und Kleinstadtbahnhof. Die bundesweite Auszeichnung wurde inzwischen zum vierten Mal vergeben. Insgesamt waren zehn Bahnhöfe nominiert. In Berlin lobte die Jury insbesondere das Servicepersonal, das vielfältige Angebot an Geschäften und Gastronomie sowie die angenehmen Licht- und Akustikverhältnisse. In den Bahnhof von Landsberg ist nach Jahren des Stillstandes 2004 wieder Leben eingezogen. Der „Bürgerbahnhof" wird privat betrieben und sowohl von den Landsbergern als auch den Reisenden gut angenommen.

Zwischenhalt

■ **Für die Bäderbahn „Molli"** soll eine Dampflokomotive nachgebaut werden. Die Lok mit Kosten von 2,5 Millionen Euro soll in drei Etappen bis Ende 2008 im Dampflokwerk Meiningen entstehen. Für Frühjahr 2009 ist der Ersteinsatz geplant.

■ **Porta Alpina,** der geplante Bahnhof im neuen Gotthard-Basistunnel, wird doch nicht gebaut. Der Grund sind zu hohe Kosten.

■ **Den European Rail Award** der europäischen Bahnindustrie UNIFE und der Gemeinschaft europäischer Bahnen CER erhielten in diesem Jahr Jean Dupuy für seine Leistung bei der Realisierung des ersten TGV und der frühere EU-Verkehrskommissar Karel van Miert für sein Wirken um einen integrierten Bahnmarkt in Europa.

■ **„ZugBildung"** nennt sich ein Projekt der TU Dresden: Hörbuch und eine Begleitbroschüre, der „ZugBildungsPlan", bieten insgesamt 18 Hör- bzw. Leseeinheiten auf der ICE-Strecke Eisenach – Leipzig – Dresden. Dabei werden verschiedene Bereiche aus der Historie entlang der Strecke beleuchtet. Infos: www.tu-dresden.de/zugbildung.

■ **Emilia Müller** heißt die neue Wirtschafts- und Verkehrsministerin in Bayern. Sie folgt Erwin Huber (beide CSU), der als Minister in das freistaatliche Finanzressort wechselte.

■ **Mit 2,1 Millionen Euro** fördert das Land Sachsen-Anhalt die Eisenbahninfrastruktur. Insgesamt sieben Einzelprojekte werden in diesem Jahr bezuschusst. „Wir wollen, dass mehr Güter auf der Schiene transportiert werden", sagt Verkehrsminister Daehre.

■ **DB Regio** hat Bombardier mit der Fertigung von 42 Triebzügen „Talent 2" beauftragt. Sie sollen 2010 den Personenverkehr im S-Bahn-Netz Nürnberg aufnehmen.

■ **Die Stadtbehörden von Gubin** zeigen deutliches Interesse an der Reaktivierung der Strecke (Guben –) Gubin – Zagan: Im Süden von Gubin wird eine Sonderwirtschaftszone entstehen, weshalb die Stadt bereits mit der polnischen Bahn Gespräche führte. Allerdings sei dies eine „teure Langzeitinvestition". Die Strecke ist Bestandteil der früheren Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn Berlin – Breslau (Wroclaw).

■ **Crossrail und Dillen & Le Jeune Cargo** (DLC) wollen fusionieren. Der neue Name des Schweizer Schienenverkehrsbetreibers soll Crossrail sein.

■ **Zwischen sieben und 15 ICE** hat die Deutsche Bahn AG ausgeschrieben. Sie sollen für die Strom- und Sicherungsssysteme in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und Belgien tauglich sein und dauerhaft 320 km/h fahren können. Ausgeliefert werden sollen die Garnituren zwischen Dezember 2008 und Dezember 2012.

■ **Die Waggonbau Niesky GmbH** hat am 17. Oktober einen Antrag auf Insolvenz gestellt. Grund waren Liquiditätsprobleme aufgrund stark gestiegener Kosten für Zukaufteile. Das Unternehmen produziert weiter, der Insolvenzverwalter ist vorübergehend der Geschäftsführung beigetreten. Gelder aus einem Programm der Sächsischen Aufbaubank sollen über die Durststrecke hinweghelfen.



Foto: Hubrich

NRW

Umleitersaison

Wegen der Gleisbauarbeiten kam es insbesondere im bekannten Eisenbahnknoten Altenbeken mit seinem berühmten Bahnviadukt in den ersten Oktobertagen zu einer Durchfahrfrequenz von Güterzügen von bisher nicht gekanntem Ausmaß.

● Aufgrund umfangreicher Erneuerungsarbeiten am Gleisoberbau zwischen Bückeburg und Kirchhorsten konnten vom 5. bis zum 15. Oktober 2007 zahlreiche Güterzüge zwischen Hannover und dem Ruhrgebiet nicht ihren ursprünglichen Laufweg entlang der Kursbuchstrecke 370 über Porta Westfalica nehmen. Sowohl die Züge der Railion Deutschland AG als auch die Züge von privaten Verkehrsunternehmen wurden an den Werktagen und an den Wochenenden über die steigungsreichen Strecken des Weserberglandes und des Eggegebirges umgeleitet und bescherten den landschaftlich reizvollen Strecken eine selten gesehene Zugvielfalt.

ÖSTERREICH

Fahrverschubzug mit 2143-Tandem



Foto: Haslebner

2143.064 und 2143.044 mit Fahrverschubzug 73555 beim Furtnerteich nahe Mariahof am 12. September 2007.

● Für den Fahrverschubzug 73555 von Zeltweg nach Neumarkt/Steiermark wird planmäßig die Reihe 2016 oder 2143 eingesetzt. Eine Doppeltraktion von zwei Diesellokomotiven ist daher eine Seltenheit. Durch einen ungeplanten vermehrten Frachtanfall musste zur planmäßig eingesetzten 2143 noch eine weitere 2143 vorgespannt werden. Eine Lok hätte den 700 Tonnen schweren Zug nicht über die steigungsreiche Strecke zwischen Scheifling und Mariahof geschafft.

TOP und FLOP

TOP: Klasse Bahn

Am 10. Oktober 2007 startete DB Regio mit dem Schulprojekt: „Klasse unterwegs" in Schleswig-Holstein und Hamburg. Schüler der Klassen 5 bis 12 können so ausgewählte Ausflugsziele mit der Bahn erreichen. Zur ersten Abfahrt in Hamburg mit dem Schleswig-Holstein-Express kamen Staatsrat Andreas Ernst von der Hamburger Behörde für Bildung und Sport und Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB AG. In Elmshorn trafen sich die Hamburger Schüler mit Schülern aus Kiel und besichtigten das Industriemuseum Elmshorn. Edward Jendretzki, Leiter der Regionalbahn Schleswig-Holstein ergänzte: „Eine Fahrt mit dem Zug schont nicht nur die Klassenkasse, sondern leistet auch einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz. Im Vergleich zum Straßenverkehr produziert die Bahn zwei Drittel weniger Kohlendioxid." Mit rund 40 Partnern in Schleswig-Holstein und in der Hansestadt Hamburg ermöglicht die Bahn Jugendlichen vielfältige Erlebnisfahrten. Angeboten werden Ziele in Museen und Freizeiteinrichtungen, aber auch der Garten der Schmetterlinge in Aumühle oder der Tierpark in Gettorf stehen auf der Liste. Schulen profitieren von einer unkomplizierten Organisation der Reise und dem niedrigen Preis. Möglich macht dies das Gruppenticket des Schleswig-Holstein-Tarifs. Die Bahn hat für Lehrer ein kostenloses Infotelefon eingerichtet. „Klasse unterwegs" gibt es auch in anderen Bundesländern. Infos: klasse-unterwegs@bahn.de

FLOP: Neue ET ausgebremst

Unklarheiten gibt es seit Jahren, jetzt zog das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Notbremse: Bei Herbstwetter müssen die rund 750 Triebzüge der Baureihen 423 bis 426 ihre Hüchstgeschwindigkeit von 140 km/h auf 125 km/h reduzieren. Zweifel an der Bremsleistung konnten nicht restlos ausgeräumt werden, hieß es. Die DB AG nannte die Entscheidung „unverhältnismäßig und unangemessen", erklärte jedoch, 140 km/h würden in den allermeisten Fällen ohnehin nicht ausgefahren.



Foto: Jürgens

Im Rahmen verschiedener Veranstaltungen zum Jubiläum „150 Jahre Ostbahn" gab es am 29. September 2007 eine Sonderfahrt der PKP von Gorzów W. (Landsberg/Warthe) nach Kostrzyn (Küstrin). Von dort ging es dann bis Krzyz (Kreuz) und zurück nach Gorzów W. Zum Einsatz kam die Ok 1-359 (ex. 38 2155, Baujahr 1917) aus dem Bw Wolsztyn mit dem Traditionspersonenzug der PKP.

— MUSEUMSBAHNEN —

Köpcke-Preis 2007

● Am 22. Oktober 2007 wurde in Radebeul der diesjährige Claus-Köpcke-Preis vergeben, mit dem besondere Verdienste und Initiativen um den Erhalt und die Pflege des Schmalspurerbes gewürdigt werden. Der erste Preis ging an die SOEG (Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn GmbH) für die vorbildliche Entwicklung des Unternehmes. Den zweiten Preis erhielt das Schmalspurmuseum Rittersgrün, das 2007 30 Jahre alt wurde, und über den dritten Preis durfte sich die Waldeisenbahn Muskau e. V. freuen. Im Rahmen der Feierlichkeiten wurden erste Teile des IK-Nachbaus übergeben, darunter Kessel und Führerhaus. Der Vorsitzende des Vereins zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen, Dr. Andreas Winkler, sprach sich für eine gemeinsame Vermarktung aller sächsischen Schmalspurbahnen aus und kündigte für die Zukunft ein Gesamtkonzept an.



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Brüggemann

■ Die OHE-Stangenlok 60022 „Celle" kam Anfang September 2007 in das Eisenbahnausbesserungswerk Bleckede. Dort erhielt der 1959 gebaute Veteran einen neuen Motor. Da dies jedoch eine Bauartänderung ist, muss die Lok vom Eisenbahnbundesamt (EBA) neu abgenommen werden. Mitte Oktober wartete die Lok vor dem EAW noch auf diese EBA-Abnahme. Nach der erfolgreichen EBA-Prüfung soll sie wieder bei der OHE eingesetzt werden. Wir wollen von ihnen wissen, wie der ursprüngliche Hersteller der Lokomotive heißt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Dezember 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Oktoberheft lautete: „Forst". Gewonnen haben: Niedergall, Sven, 36433 Moorgrund; Seidel, M., 73479 Ellwangen; Munz, Johann, 66914 Waldmohr; Hagemeister, M., 03046 Cottbus; Mussdorf, Wilfried, 15344 Strausberg ; Fischer, Karl, 36110 Schlitz; Borchert, M., 15569 Woltersdorf; Frenzel, Doris, 03226 Vetschau; Steinkopff, Ulrich, 17495 Züssow; Gläser, Christian, 13057 Berlin; Pietruszynski, Norbert, 15569 Woltersdorf; Ludwig, Jürgen, 37506 Osterode; Schulze, Dieter, 03048 Cottbus; Blumhardt, Peer, 15345 Eggersdorf; Arlt, Thomas, 13357 Berlin; Mende, R., 01157 Dresden; Grove, Jörgen, 09117 Chemnitz; Kluska, Volker, 35075 Gladenbach; Marx, Hans, 14482 Potsdam; Herzog, Margit, 03046 Cottbus.



ÖSTERREICH

Südbahn-Königinnen

● Von 1909 bis 1914 beschaffte die k. u. k. privilegierte Südbahngesellschaft insgesamt 44 Stück 2´C-h2-Lokomotiven für den Schnellzugdienst zwischen Wien und Triest. Mit ihrer hohen Kessellage, dem Heißdampf-Zwillingstriebwerk und schmidtschem Überhitzer erregten sie damals in der Fachwelt beträchtliches Aufsehen und wurden mit Recht als die „Königinnen der Südbahn" bezeichnet! Bis 1930 wurden weitere 13 Stück für die DSA (Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft) gebaut und später von der MAV übernommen. Heute existieren nur noch drei dieser formschönen Maschinen und zwar in drei verschiedenen Ländern! Die ehemalige JDZ 03-002 (ex 109.38) im Museum Ljubljana (äußerlich restauriert) und die zur Zeit noch betriebsfähigen Lokomotiven 109.109 (Museum Budapest) und 109.13 (Museum Straßhof/Österreich).



Foto: Saßmann

Anlässlich einer DVD-Premiere über die Historie und die Aufarbeitung der österreichischen Museumslok 109.13 am 6. Oktober 2007 kam sogar ihre ungarische Schwester 109.109 zu Besuch nach Straßhof! Höhepunkt dieses Südbahn-Festivals war ein Sonderzug mit beiden Königinnen.

INDUSTRIE

Neues Steuerungssystem



Foto: Breuler

Der Test-Doppelzug wartet in Hannover-Wülfel (Hannover-Messe/Laatzen).

● Auf Probefahrt im Doppelzug befanden sich am 28. September 2007 246001 und 006, die, von einem Führerstand über Zugbus gesteuert, jeweils einen dreiteiligen Doppelstockzug am Haken hatten. Dabei wurde ein neu entwickeltes, fahrzeugübergreifendes Steuerungssystem einschließlich der Anwendung der üblichen Türabfertigungsverfahren (TAV, SAT und TB0) von Bombardier gemeinsam mit der Inbetriebnahmegesellschaft Transporttechnik (IGT) getestet. Der Clou der neuen Technik ist die Option, Doppelzüge (Bild), ähnlich wie bei Triebwagen schon heute üblich, fahren zu können. Diese Steuerungsform ermöglicht dem Betreiber ein flexibles Stärken und Schwächen und somit auch die Umsetzung des personalsparenden, lokbespannten Flügelzugkonzeptes. Die Doppelzüge können ähnlich wie bei Triebwagen-Doppeltraktionen von jedem Führerstand, sei es auf einer Lok oder vom Steuerwagen aus, gesteuert werden.

BAHNWELT AKTUELL

MUSEUMSBAHN

94 1538 auf rheinischer Steilstrecke



Foto: Georgi

94 1538 dampft mächtig auf der Kasbachtalbahn.

● Die knapp neun Kilometer lange Strecke vom Rheinufer in Linz nach Kalenborn gilt als zweitsteilste Deutschlands. Und wenn sie dann noch von Dampfloks bezwungen wird, ist das ein ganz besonderes Erlebnis. Am 22. und 23. September 2007 zeigte der Rennsteighirsch 94 1538, dass er es auch dort drauf hat. Besonderheit war die historische DR-Doppelstockeinheit, die in dieser Region manchen verwundert die Augen reiben ließ.

Der Schwellenleger

Eine unbequeme Wahrheit III.

● In Anlehnung an den Al-Gore-Klima-Film titelte die Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung (FASZ) am 14. Oktober: „Noch eine unbequeme Wahrheit. Sind Eisenbahnfahrer große Energiesparer?" Dort rechnet die Wissenschaftsredaktion akribisch vor, dass es Situationen gibt, in denen eine Pkw-Fahrgemeinschaft sinnvoller als eine Bahnfahrt sein kann. Ach was? Dass ein schlecht besetzter Regionalexpress nicht zum Umweltschutz beiträgt, dafür wären keine drei Sonderseiten nötig und dass die Bahn im Temporausch vermutlich mehr Leistung in ihren ICE-Garnituren installieren musste, als unter grünen Gesichtspunkten wünschenswert wäre, ist auch klar. An dieser Stelle nur ein kleines Gegenbeispiel für die Redaktion der FASZ: Eine 218 benötigt rund 400 Liter Diesel auf 100 Kilometer (bei Volllast!). Ein Wendezug mit vier Silberlingen (zirka 330 Sitzplätze) werde von 150 Reisenden (Auslastung: 45 Prozent) genutzt. Pro Fahrgast heißt das maximal 2,7 Liter auf 100 Kilometer! Die unbequeme Wahrheit hierzulande ist eine miserable Bahnpolitik, die ein potentiell umweltfreundliches Verkehrsmittel nicht fördert.

WEISSERITZTALBAHN

Gelder freigegeben

● Das Regierungspräsidium Dresden hat Ende September knapp 18 Millionen Euro für den Wiederaufbau der Weißeritztalbahn zwischen Freital und Dippoldiswalde freigegeben. Da neben Mitteln aus dem Bundes-Fluthilfefonds auch Gelder nach dem Regionalisierungsgesetz verwendet werden, muss die Bahnstrecke mindestens 20 Jahre lang als Teil des ÖPNV betrieben werden. Noch im August 2007 drohte der Wiederaufbau nach jahrelangem Hin und Her zu scheitern. Erst ein Gespräch der örtlichen Landtagsabgeordneten Andrea Dombois und Roland Wöller (beide CDU) im Innenministerium konnte Bedenken nachgeordneter Landesbehörden ausräumen. Die Bewilligung steht unter dem Vorbehalt einzelner noch ausstehender Genehmigungen.



Foto: Drosdeck

Der „Wernesgrüner Schienen-Express" nahm am ersten Oktoberwochenende seine Fahrten auf. Zunächst pendelt er zwischen Schönheide Süd und Rautenkranz. Damit ist der Förderverein historische Westsächsische Eisenbahn (FHWE) seinem Ziel, einen Betrieb nach DR-Vorbild auf Regelspur anzubieten, einen Schritt näher gekommen.



Foto: Seraphin

Im Wagenwerk Berlin Warschauer Straße rangiert derzeit die letzte orientrote V60D. 346 995 von DB-Autozug zieht am 23. September 2007 unter anderen einige City-Night-Line-Wagen aus den Hallen.



Foto: Sangmeister

Am 13. September 2007 fand in Weimar das Bw-Fest des Thüringer Eisenbahnvereins (TEV) statt. Das Eisenbahnfest stand unter dem Motto: Eisenschwein-Parade (BR E94) und Abschied vom U-Boot (BR 219/229), da demnächst bei der MEG-302 Fristablauf ist. Teilnehmende Loks waren: 254 052, 056, 059 und 106 sowie MEG-302, 219 003, 229 100 und 229 188 (v. l.).

MUSEUMSBAHN

Der Gigant

● Die mächtige französische Museumsdampflok 241 P 17 war am 13. Oktober 2007 auf Extratour durch das Elsass. Das 27 Meter lange, 4000 PS starke Kraftpaket bespannte an diesem Tag den Nostalgie-Rhein-Express von Haltingen über Weil am Rhein, Basel SBB, Mulhouse, Colmar und Strasbourg nach Sarrebourg und zurück. Die 241 P 17 führte den beachtlich langen Zug ab Basel Badischer Bhf. ohne jede Mühe.



Foto: Lindner

Die Geschwindigkeitstafel zeigt dem Dampfer, dass er an dieser Stelle seine Höchstgeschwindigkeit ausfahren darf.

BAHNWELT AKTUELL

Zeitreise

Deutsches Eton mit Affenberg

Das nördliche badische Bodenseeufer war lange eisenbahnfrei. Erst 1895 baute die Badische Staatsbahn die Verlängerung von Radolfzell nach Überlingen; die Weiterführung nach Friedrichshafen und damit der Schluss der Bodenseegürtelbahn folgten erst 1901. Im Jahre 1905 kam die Nebenstrecke Mimmenhausen-Neufrach – Frickingen dazu, die etwa drei Kilometer nach dem Anschlussbahnhof den Ort Salem erreichte. Einst berühmt für ein Reichsstift im Barockstil, sorgen heute vor allem das 1920 gegründete Eliteinternat „Schule Schloss Salem" und der Affenberg für Bekanntheit. Der Bahnstrecke, die zeitweise mit der Nebenstrecke nach Unteruhldingen eine gemeinsame Kursbuchnummer führte, half das nur bedingt: Bereits 1953 endete der Verkehr zwischen Salem und Frickingen, Anfang 1990 auch der Güterverkehr auf dem Abschnitt zur Bodenseegürtelbahn. Der vermutlich letzte Personenzug nach Salem war jedoch ein besonderer: In einem Sonderzug, gezogen von den Kemptener 221 135 und 136, kamen die Queen und ihr Gemahl Prinz Philip, der in den 1920er- und 1930er-Jahren Schüler des Internats war, um sich mit Verwandten aus den Häusern Baden, Hannover, Hessen und Hohenlohe zu treffen. 37 Stunden verbrachte die Queen (1. Deutschlandbesuch) im Mai 1965 in der Region. Der heutige Bahnhof Salem an der KBS 731 ist der ehemalige Anschlussbahnhof Mimmenhausen-Neufrach, die Umbenennung erfolgte Ende der 1980er-Jahre. Der alte Bahnhof in Salem trug zum Schluss die Bezeichnung Salem-Nord.



Nur mehr dem Güterverkehr diente das Reststück der einst bis Frickingen führenden Strecke.

Fotos: Schumacher



Das ehemalige Empfangsgebäude ist eines von wenigen Relikten der Nebenstrecke; Hinweise auf deren Verlauf bieten noch einige Wirtschaftswege.



Foto: Dollinger

Das Bayerische Eisenbahnmuseum (BEM) in Nördlingen hat derzeit einen kleinen Engpass bei Dampfloks: Einige sind wegen (kleinerer) Schäden nicht einsatzfähig, bei anderen sind die Fristen abgelaufen. Für die Saison-Abschlussfahrt auf dem Teilabschnitt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn Nördlingen – Gunzenhausen am 7. Oktober 2007 ersuchte man daher die Ulmer Eisenbahnfreunde um Amtshilfe: Mit 58 311, der einzigen noch betriebsfähigen badischen G12, die erst im letzten Jahr aufgearbeitet wurde, wurde diese dann auch gewährt. Das Bild zeigt den Zug zwischen Cronheim und Maicha.

HESSEN

Modernisierung „Stockheimer Lieschen"

● Als eine der letzten Domänen der Baureihe 218 im Rhein-Main-Gebiet ist die Niddertalbahn Bad Vilbel – Glauburg – Stockheim (im Volksmund: Stockheimer Lieschen) bekannt. Insbesondere das bisherige Nebenbahnflair der Strecke und teilweise Bahnhöfe mit Formsignalen und Freileitungen zogen stets Eisenbahnfreunde an. Zur Inbetriebnahme der in den letzten Monaten errichteten EStW-Zentrale in Altenstadt und zweier ausgelagerter Module in Niederdorfelden und Nidderau war die Strecke vom 11. bis 19. Oktober 2007 gesperrt und Schienenersatzverkehr eingerichtet. Im Zusammenhang mit der Modernisierung wurden außerdem Gleisanlagen und Bahnsteige umgebaut, zahlreiche Bahnübergänge wurden ebenfalls erneuert und angepasst sowie Zugfunk (GSM-R) eingerichtet. Die Modernisierungsmaßnahmen sollen voraussichtlich im Jahr 2008 abgeschlossen werden und dann soll es auch wieder Wochenendverkehr auf der Strecke geben.



Foto: Mike Heger

Am 4. Oktober 2007 hatte 218 420 mit RB 15083 Ausfahrt nach Bad Vilbel aus Bf Niederdorfelden, nachdem sie dort mit der RB 15078 gekreuzt hatte.

BUNDESRAT

Teilprivatisierung abgelehnt

● Der Bundesrat hat auf seiner Oktobersitzung das von der Bundesregierung vorgelegte Gesetz zur Teilprivatisierung der DB AG abgelehnt und der Bundesregierung am 15. Oktober eine „äußerst kritische Stellungnahme" zugeleitet. Dabei beanstanden die Länder neben grundsätzlicher Kritik, die bis zu verfassungsrechtlichen Bedenken reicht, eine Vielzahl von Bestandteilen in rechtlicher, verkehrspolitischer und wirtschaftlicher Hinsicht. So müssten Einflussmöglichkeiten für Bestand und Leistungsfähigkeit des Netzes in der Fläche sichergestellt werden. Unterdessen sind Einzelheiten aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung an die Öffentlichkeit gelangt und erstmals konkrete Zahlen bezüglich Bahnhöfen und Strecken genannt worden, unterhalb derer ein wirtschaftlicher Betrieb laut DB AG nicht sinnvoll sei. Danach wären in Sachsen-Anhalt 53 Prozent der Bahnhöfe betroffen, empörte sich der dortige Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre.

Beim bereits zum siebten Mal durchgeführten internationalen Lok-Grand-Prix in Ungarn (MEB berichtete), einem Dampflokwettkampf, der im Eisenbahnmuseum Budapest veranstaltetet wird, nahmen 2007 erstmals Dampfloks aus Polen, Tkt 48 sowie Ok 22, und England, 5521 (v. l.), teil.

Foto: Saßmann



Der Universaldiesel der Deutschen Bundesbahn kommt in die Jahre

218-Variationen


Foto: Schiestl

Eine Dreifachtraktion ist eine seltene Ausnahme. Zwei der drei Loks des RE von München nach Lindau (bei Kurzberg) werden lediglich überführt.

Es dürfte wenige Baureihen geben, die eine ähnliche Vielfalt wie die 218 zeigen: Vier Bauserien, diverse Motoren und unterschiedlichste Lackierungen sind das Resultat der letzten knapp vier Jahrzehnte. →



Am 25. März 1993 gehörten Güterzüge auf der Vogelfluglinie noch zu den Alltagsaufgaben der 218. 218 456, eine der Lübecker Loks mit Pielstick-Motor, rollt auf der Fehmarnsundbrücke landeinwärts.

Foto: Emersleben

Foto: Schiestl

Winterruhe im Bw Kempten 1982: Die im Allgäu stationierten 218 müssen sich alljährlich bei Eis und Schnee bewähren.

Sänftengleich schaukelt 218240 an diesem Oktober-Samstag von Ulm in Richtung Immenstadt. Mit Karacho rauscht die von ihr mühelos gezogene Garnitur aus vier modernisierten Silberlingen durch alle Unterwegsbahnhöfe bis Memmingen. Die Tachonadel zeigt wie festgenagelt auf 135 km/h. Memmingen wird in weniger als einer halben Stunde erreicht. Bis ins Zentrum des Allgäus in Kempten wird der RE 32655 trotz viermaligen Halts die fast bolzengerade, aber doch kontinuierlich, kaum merkbar ansteigende, 87 Kilometer lange Strecke in nur 56 Minuten mit einem Schnitt von 93 km/h zurückgelegt haben. Das war einmal eine der schnellsten Eilzugverbindungen im ganzen Land.

Der Laufplan sieht für 218 240 heute eine Strecke von 709 Kilometern vor: Kempten – Immenstadt – Ulm – Oberstdorf – Ulm – Immenstadt – Augsburg – Immenstadt – Kempten. Im Führerstand der Lok, die 1973 die Krauss-Maffei-Hallen in München-Allach verließ, sitzt Axel Kiebler, der nur wenig älter als seine Lok ist, und dennoch schon auf fast anderthalb Jahrzehnte auf den Führerständen der DB-Diesellokbaureihen V60, V100, 215, 217 und 218 zurückblickt. Der Lokführerberuf war bei ihm vorbestimmt, schon sein Vater war Lokführer des Bw Kempten und fuhr unter anderem auf der legendären Gasturbinenbaurei-

Die Pioniere

In den 1960er-Jahren wurde das Ende der dampfgeheizten Züge eingeläutet. Während die V 160 (BR 216) Anfang des Jahrzehnts selbstverständlich noch einen Heizkessel erhielt, sollte sich das bei den Nachfolgerinnen ändern, denn in absehbarer Zeit würden Züge nur mehr elektrisch beheizt. Bei der Baureihe 217 baute man einen separaten Heizdiesel-Motor (HeiDi) ein, der den Heizgenerator antrieb. Der Unterhalt zweier Dieselmotoren ist jedoch nicht wirtschaftlich. Initialzündung für den Bau der Baureihe 218 war der technische Fortschritt und die Entwicklung von ausreichend leistungsfähigen Motoren, die in der Lage waren, sowohl die Traktions- als auch die elektrische Heizleistung für einen Zug bereitstellen zu können. Als diese Motoren verfügbar waren, wurden umgehend die Prototypen in Auftrag gegeben. Zwölf Loks, 218 001 bis 012, bildeten ab 1968 die Vorhut für die spätere Serienproduktion.



218 001 wurde später unter anderem noch mit neuen Versuchsjalousien ausgestattet.


Fotos (2): Kiebler

Der vermutlich bekannteste 218-Solitär war die von 1974 bis 2002 in TEE-Farben lackierte Regensburger 218 217.


Foto: Emersleben

Zum Tag der Deutschen Einheit 2003 rollte 218 212 im „Sonderzug nach Pankow"-Design von Magdeburg nach Berlin. Die designierte Museumslok der DB AG ist derzeit z-gestellt.

he 210, der 221 und dem VT 601. Kiebler übernahm die Lok in Kempten auf dem Weg von Oberstdorf nach Ulm. „Dienstschichten, in denen ein Lokführer den ganzen Tag mit derselben Maschine fährt, sind richtig selten geworden", berichtet er.

Überpünktlich erreicht der Regional-Express Immenstadt. Am Nachbarbahnsteig steht abfahrbereit ein Alex-Zug nach Oberstdorf, gezogen von einer modernen dieselelektrischen ER 20, die in denselben Hallen wie 218240 entstand – drei Jahrzehnte später und unter Siemens-Regie. Nächstes Jahr hat die dann 35 Jahre alte Lok aus der zweiten Bauserie, deren Lebenslauf in Mühldorf begann und über Regensburg vor 14 Jahren nach Kempten führte, Fristablauf. Ob sie nochmals eine Hauptuntersuchung im AW Bremen bekommt? Seit Jahren verschiebt die DBAG den Kauf neuer Dieselloks, zog mehrere Ausschreibungen immer wieder zurück. Noch reichen die Maschinen aus den späten 1960er- und 1970er-Jahren der Baureihen 215 und vor allem 218, auch weil eine Flut neuer Triebzüge viele angestammte Aufgaben übernahm. Aber die 218-Reihen lichten sich und die Loks werden nicht jünger. Von ursprünglich 410 Lokomotiven sind heute noch rund 250 im Betriebsdienst, ein Teil ist z-gestellt, doch rund 100 Loks sind bereits ausgemustert und verschrottet. Ob die ER 20 eines Tages die Nachfolgebaureihe wird, steht in den Sternen. Käme es jetzt zu

Die Bauserien

Die Vorserienloks:	218 001 bis 012
Erste Bauserie:	218 101 bis 170
Zweite Bauserrie:	218 171 bis 298
Dritte Bauserie:	218 299 bis 398
Vierte Bauserie:	218 400 bis 499
218 399:	ehemalige 215 112
218 441²:	ehemalige 215 022
210.4:	218 für 160km/h ertüchtigt
218.8:	20 Lokomotiven der Baureihe 218, die für den ICE-Abschleppeinsatz umgebaut wurden
218.9:	Die ehemaligen Gasturbinenloks der Baureihe 210 nach Ausbau der Turbine
225.8:	Die ehemaligen noch erhaltenen 218-Vorserienloks

Mit königlichem Beistand

Die Kemptener 218 473 hatte im Jahr 2001 die Ehre, die erste Werbe-218 bei DB Regio zu sein. Und sie erhielt auch eine besonders auffällige Lackierung in Dunkelblau. Anlass waren Sonderzüge zum König-Ludwig-Musical in Füssen, weshalb auf Höhe der Führerstände der Lok auch das weltberühmte Schloss Neuschwanstein prangte. Co-Sponsor war Märklin, das sich an der Umlackierung beteiligte und die passenden Modelle in Spur I, H0 und Z produzierte. Der Rest der Geschichte ist schnell erzählt: Das Musical im eigens errichteten Füssener Musicaltheater war ein Flop, 218473 trug noch bis April 2005 das blaue Kleid, das am Ende jedoch alles andere als prunkvoll war. Im Juni 2004 wurde sie nach 17 Jahren im Allgäu für ein Jahr nach Braunschweig umbeheimatet, bevor sie nach vorgezogener HU im April 2005 verkehrsrot nach Lübeck umzog.


Foto: Schiestl

218 473 wurde nicht nur beklebt, sondern tatsächlich im Bw Kempten blau lackiert!

Foto: Schiestl

Die Mühldorfer Touristik-218 418 trägt die vielleicht schönste Sonderlackierung. Bei Martinszell beschleunigt sie im Sommer 2003 einen EC von Zürich nach München.

einer Neubeschaffung, würde das angesichts der am Markt erhältlichen Modelle wohl einen Abschied vom hydrodynamischen Antrieb bedeuten. Ob Eurorunner (Siemens), Prima-DE (Alstom) oder Traxx-DE (Bombardier), alle stammen aus den Konstruktionsbüros von E-Lok-Spezialisten. Vielleicht ist auch das ein Grund, neben den enormen Investitions-Kosten, die nicht zum bald geplanten Börsengang passen, warum die Bahn-Verantwortlichen einer Entscheidung ausweichen. Denn die verschleißarmen hydrodynamischen Getriebe sind zuverlässig. Die Leistungsfähigkeit der hydrodynamischen Bremse (H-Bremse) muss sich auch nicht hinter einer elektrischen Bremse (E-Bremse) verstecken und eine Nutzbremsung, mit Rückspeisung ins Netz gibt es bei Dieselloks nicht.

Wer genau hinsieht, kann trotz verkehrsrotem Lack das Alter der 218240 erkennen, etwa am Hebel des H-Bremsstellers, der blank poliert ist von den unzähligen Bremsungen der vergangenen Jahre. „Als wir

Die Geschichte von den Hutzen

Ab Mitte der 1980er-Jahre erhielten die Lokomotiven der Baureihe 218 Abgashutzen auf dem Dach. Diese dienen auch, aber nicht in erster Linie dem Schutz der Fahrleitung vor Dieselruß. Wichtiger war, die Belästigung der Reisenden mit Abgasen in den ersten Wagen hinter der Lok zu reduzieren, zumal damals längst nicht alle Motoren abgasoptimiert waren. Die Hutzen durchdringen die unmittelbar die Lok umströmende Luft und sorgen dafür, dass dieser Luftstrom weitestgehend sauber bleibt. Die Abgase und Rußpartikel werden weiter von der Lok entfernt umgehend verteilt und verdünnt. Für den 218-Freund besteht auch die Möglichkeit, anhand der Hutzen-Anordnung auf den eingebauten Motor zurückzuschließen. Stehen beide unmittelbar nebeneinander, handelt es sich um einen Motor des Typs TB10 mit einem Turbolader oder einen TB11. Sind sie leicht diagonal versetzt, sollte ein neuer MTU-4000 eingebaut sein, und falls sie stark versetzt sind, müsste im Inneren der französische 16-Zylinder-Pielstick-Motor sein. Die Hutzen haben noch einen weiteren Vorteil. Sie vermindern auch die Verschmutzung des Lokdaches.



Die markanten Hutzen erhielten alle 218.

Foto: Emersleben



Für die Einsätze über die Eifel setzt DB Regio von Trier aus Loks der BR 218 ein. Im Regiowerk warten 218 216, 218 131 und 218 211 auf die nächsten Touren.

218 231 übernimmt in Hof einen D-Zug. Die Regensburger Maschine war Vorbild für das erste Märklin H0-Modell.



Fotos (3): Kiebler

noch Schnellzüge fuhren, galt es, in der Haupthalle des Münchner Bahnhofs etwas näher an den Prellbock zu fahren als die am Nachbargleis stehende E-Lok. Hatte sich der E-Lokführer verbremst konnte er, ohne dass es groß zu merken war, nochmals aufschalten und den Zug bis vor den Prellbock ziehen. Mit der Diesellok geht das nicht ohne deutlich hörbare Geräuschkulisse. Und so manch stolzer 103-Führer, der die Einfahrt des dieselbespannten Zuges aus seinem Seitenfenster argwöhnisch beobachtete, hat dieses meist griesgrämig zugeknallt, wenn die 218-Doppeltraktion wieder etwas näher am Prellbock stand als sein Edelrenner. Natürlich zeigte man dann in freundlicher Art dem E-Lokführer, dass die Dieselfraktion diesmal besser war", schmunzelt Kiebler.

„Die 218 ist ein schon eine richtig gute Lok – zuverlässig und vielseitig", unterstreicht der Kemptener, und sie sei auch eines der komplexesten Fahrzeuge der

Zuverlässig, vielseitig und technisch anspruchsvoll

DB AG. Um all die Korrelationen und Abhängigkeiten zu verstehen, die in den verschiedenen Regel- und Steuerkreisen der 218 herrschen, ist ein intensives Studium der Lok erforderlich. Kiebler kennt sein bevorzugtes Arbeitsgerät aber aus dem Effeff.

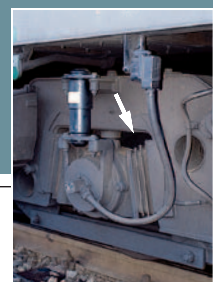
Bereits die Wirkungskette beim Startvorgang, den der Kemptener Ausbildungs-Lokführer vorführt, hat es in sich: Zunächst wird der Anlass-Abstell-Schalter, ein Drehschalter, in die Stellung „Start" gedreht und gegen Federdruck festgehalten. „Jetzt schaltet zuerst ein Schütz die Schmierölvorpumpe ein", so der Lokführer, und Öldruck werde im Motor aufgebaut. Ein Druckwächter an der entferntesten Stelle des Schmierölkreislaufs schaltet bei einem Öldruck von 0,2 bar, erst dann ist gewährleistet, dass alle relevanten, beweglichen Teile des Motors mit Schmieröl versorgt sind, über ein Relais das Anlassschütz ein. Dieser Prozess kann bis zu zwei Minuten dauern, falls die Lok schon länger stand und kalt ist. Das Anlassschütz

Das 218-Drehgestell

Hauptunterscheidungsmerkmal bei den 218-Varianten sind neben den verschiedenen Motoren die Drehgestelle. Man kann sie in zwei Gruppen einteilen: Drehgestelle mit Blattfederung und lenkergeführten Achsen (Vorserienloks, erste und zweite Bauserie) sowie Drehgestelle mit so genannten Metall-Gummi-(Megi)-Federelementen. Das Megi-Drehgestell wurde ursprünglich für die Gasturbinenbaureihe 210 als Schnellfahrdrehgestell für 160 km/h entwickelt und später auch bei der dritten und vierten 218-Bauserie genutzt. Die Megi-Elemente übernehmen Radsatzführung und Primärfederung. Eine Ausnahme ist 218 399, die Drehgestelle mit Blattfedern besitzt.



Ursprüngliches Blattfeder-Drehgestell.



Megi-Elemente zur Radsatzführung.

Foto: Alkofer



Das Werk Bremen ist auf die schwere Instandhaltung von Diesellokomotiven spezialisiert, dazu gehört auch die Motorenwerkstatt.

Das hydrodynamische Voith-Getriebe: Der rote Hebel vorne dient zur Wahl zwischen Schnell- und Langsamgang.



Foto: Alkofer



Foto: Alkofer

Axel Kiebler im Führerstand 2 der 218 240. Er wartet auf die Erlaubnis, zum Tanken fahren zu können.

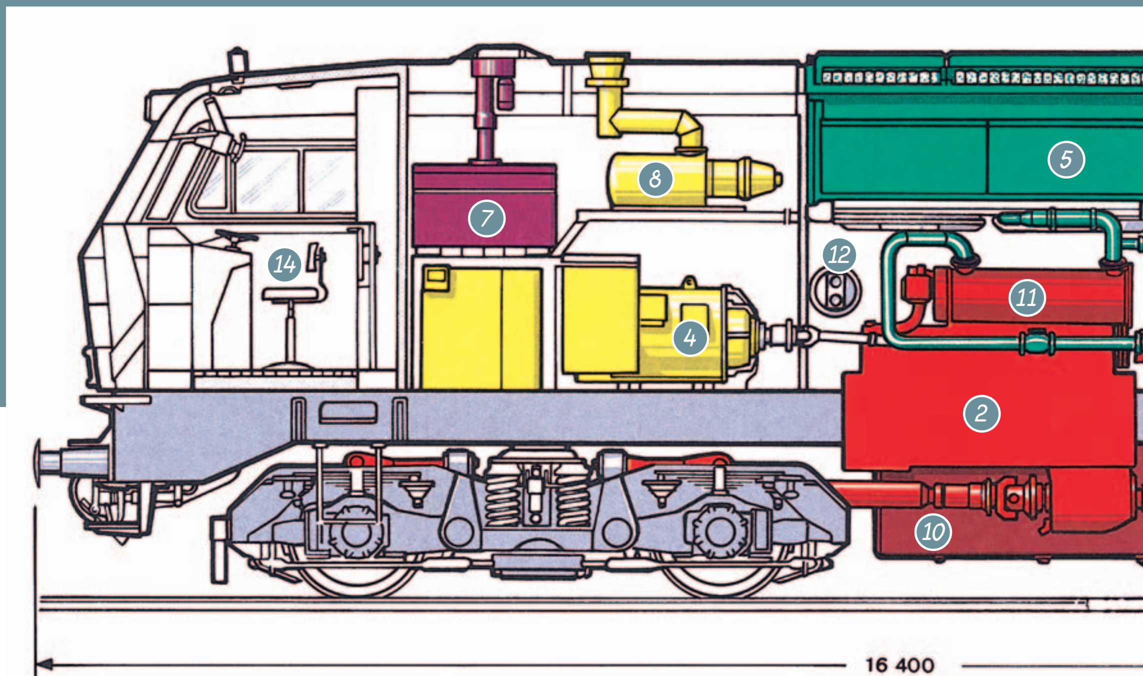




Foto: Kiebler

Ein Blick durch den seitlichen Maschinenraumgang von Führerstand zu Führerstand. Platz ist hier Mangelware.

Legende

1	Fahrdiesel komplett
2	Getriebe
3	Radsatzgetriebe mit Drehmomentstütze
4	Heizgenerator
5	Lüfteranlage
6	Lichtanlassmaschine
7	Batterie 110 Volt
8	Vorwärm- und Warmhaltegerät
9	Hauptluftbehälter
10	Kraftstoffbehälter
11	Getriebeölwärmetauscher
12	Bremswärmetauscher
13	Kraftstoffpumpen mit Filter
14	Führerstand

schließt den Stromkreis zwischen Lichtmaschine und Batterie. Die Lichtmaschine arbeitet beim Start als Elektromotor, der von der mächtigen 110-Volt-Batterie versorgt wird, und dreht über eine Gelenkwelle den Motor auf die Anlassdrehzahl von etwa 200 Umdrehungen pro Minute. Die Zünddrehzahl des schnelllaufenden Dieselmotors liegt bei nur ungefähr 120 Umdrehungen pro Minute. Dann erreicht das Diesel-Luft-Gemisch die nötige Temperatur und die Selbstzündung kann einsetzen. Derselbe zuvor beschriebene Öldruckwächter schaltet auch das Überwachungsrelais und aktiviert die elektrische Überwachungskette. Nun zieht der Reglermagnet des Motorreglers an und gibt diesen frei, der danach die Einspritzpumpen in die Startstellung zieht. Der Motor dreht sich und mit ihm auch die Nockenwelle, die dafür sorgt, dass Kraftstoff eingespritzt wird. Eine markante v-förmige Rußwolke tritt aus den Abgashutzen, der Diesel läuft. Auf dem Drehzahlmesser pendelt sich die Leerlaufdrehzahl bei rund 650 Umdrehungen ein. Die Lichtmaschine arbeitet jetzt zweckgemäß als Generator. „Die Überwachungslampe ‚Motorstörung' auf dem Führerstand ist ausgegangen. Erst jetzt

Ein ausgebauter Behr-A-Lüfter. Die verschiedenen Lüfterbauarten sind an ihren Jalousien zu unterscheiden.



Foto: Kiebler

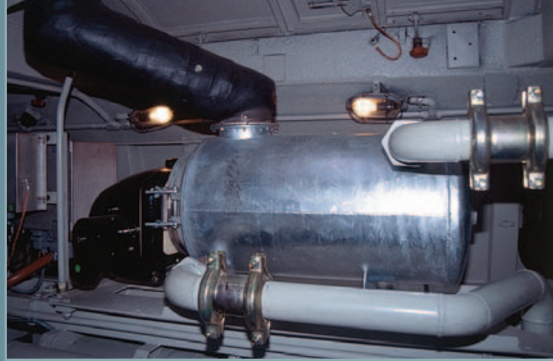


Foto: Alkofer

Das Vorwärmgerät ist unverzichtbar: Es verhindert das Einfrieren des Kühlwassers und sorgt für ausreichende Kraftstoffviskosität.

Die Benzinpumpen haben gut zu tun, denn die 218 ist eine echte Dreiliterlok – Drei Liter Diesel pro Kilometer!

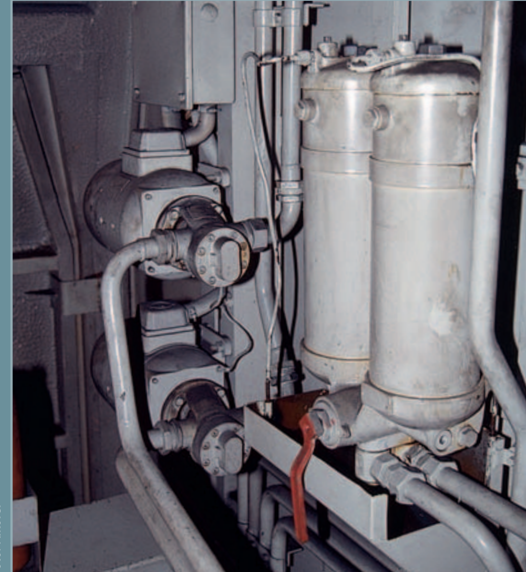
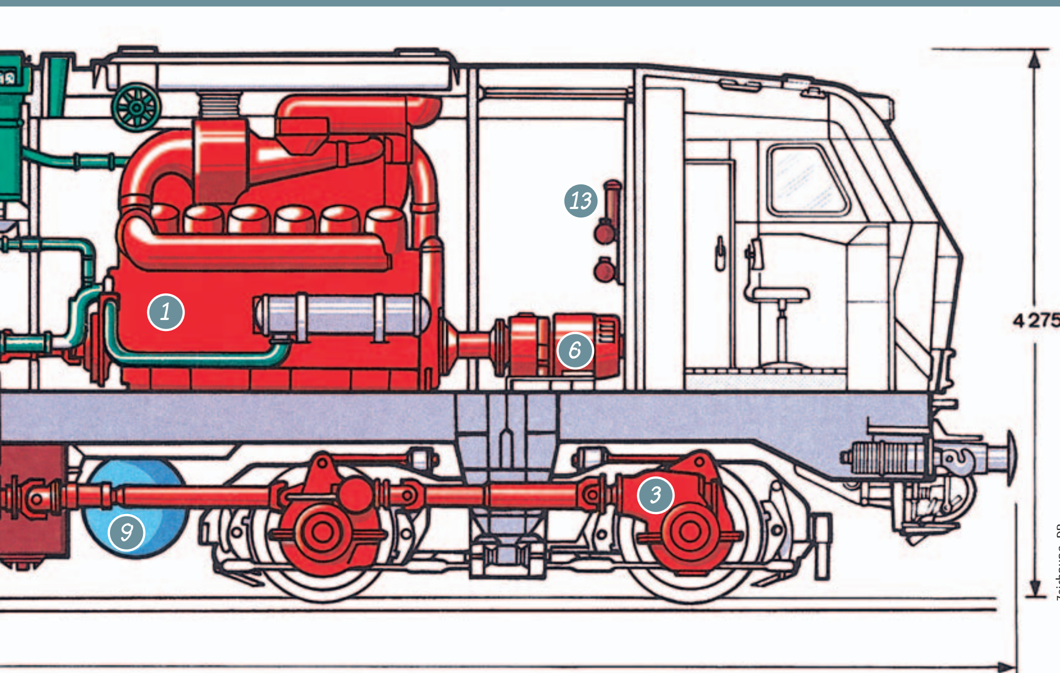


Foto: Alkofer



Zeichnung: DB

Im Grundierlack wartet auf dem Arbeitsstand 6 im Werk Bremen eine Lok der BR 218 am 25. August 2004 auf die weiteren Schritte.



Alles eine Dimension größer: Die Pleuel eines 218-Motors während der Aufarbeitung.



Fotos (3): Emersleben

kann ich den Anlassschalter loslassen", so Kiebler.

Von Immenstadt nach Augsburg geht die Fahrt im Steuerwagen. In der Fuggerstadt angekommen, sieht der Dienstplan Tanken und einen Abschlussdienst A1 vor. Davor wird der Zug in einen Stutzen des Augsburger Bahnhofs geschoben und die

Foto: Schiestl

218 393: Im TEE-Einsatz überquert sie 1975 den bekannten Damm zum Lindauer Inselbahnhof. Die heute in Karlsruhe beheimatete Lok wurde inzwischen mit einem MTU-4000-Motor remotorisiert.

Wagen werden von einem Rangierer abgehängt. Die Tankstelle ist nicht weit, in der Nähe des alten Bw, des heutigen Bahnparks Augsburg, und schnell erreicht.

„Der Lokführer inspiziert die Lok bei der A 1 von innen und außen und überprüft dabei alle betriebswichtigen Teile", erklärt Kiebler. Dazu gehören das Laufwerk, etwa die Kontrolle der Radreifenmarkierungen. Die Bremsanlage wird begutachtet. Wie steht es um den Bremszylinderhub und die Bremsklotzabnutzung? Man muss mit einem Abrieb von einem Millimeter pro Betriebstag rechnen. Weiter werden bei einer A 1 der Motor, der Öl- und Kühlwasserstand und die Betriebsstoffe nachgesehen. Außerdem wird die Lok auf sichtbare Schäden untersucht. Das ist nicht ganz einfach und erfordert Erfahrung, denn im engen, stickigen, mäßig beleuchteten und auch betriebsverschmutzten Motorraum kann ein Ölfleck leicht übersehen werden. Der 218-Lokführer sollte wissen, wo potentielle Gefahrenstellen liegen, denn er bestätigt im Übergabebuch mit seiner Unterschrift die Betriebstauglichkeit der Lok und könnte zur Rechenschaft gezogen werden, übersähe er betriebsgefährdende Mängel. Alle 24 Stunden, spätestens jedoch nach 36 Stunden muss am besten bei Tageslicht ein A 1-Ab-

Tempo, Tempo: Die 210.4

Dass die Baureihe 210 nochmals auf deutschen Gleisen auftauchte, war eine Folge der deutschen Einheit. Allerdings hatten die als 210.4 bezeichneten Lübecker 218 aus der vierten Bauserie keine Gasturbine, sondern lediglich Getriebeanpassungen (geänderter Übertourungsschutz) sowie verstärkte Gelenkwellen, die es erlaubten, 160 km/h schnell zu fahren. Eingesetzt wurden die Loks auf dem nicht elektrifizierten Teil zwischen Hamburg und Berlin auf der 1996 eingerichteten Intercity-Linie von München über Berlin bis Hamburg. Dort wurde der komplette Zug inklusive E-Lok von zwei 210.4 in Doppeltraktion geschleppt. Zwölf gut erhaltene Lübeckerinnen (218430 bis 434 und 218456 bis 462), die ihre Ordnungsnummern behielten, waren für die Aufgabe ausgewählt. Am 31. Dezember 1998 endete der kurze 210-Spuk, alle Loks wurden zurückgebaut und erhielten ihre alte Bezeichnung.



Ausfahrt aus dem Bahnhof Zoo: 210 433 am 28. Februar 1997.

Foto: Kiebler



Fotos (4): Emersleben

Längst ist die 218 in den neuen Bundesländern angekommen. 218 241 war am 23. August 1991 in Reichenbach noch Pionier.

Der Filmstar

Für einen Sketch der WDR-Serie „Gisbert gibt nicht auf" mit dem bekannten Komiker Hape Kerkeling in der Hauptrolle wurden 1998 218 126 und drei IC-Wagen im „Kommerzbahn"-Design beklebt. Die Haupt-Dreharbeiten fanden in Euskirchen statt und der Zug kam auch einmal auf die Eifelstrecke von Köln nach Trier.



Jünkerath in der Vulkaneifel erlebte am 4. April 1998 einen besonderen Zug. Während einer Drehpause wartete „Kommerzbahn"-218 auf die Rückfahrt nach Euskirchen.



Hape Kerkeling versucht sich als Schaffner.

schlussdienst durchgeführt werden. Langsam wird es dunkel an diesem milden Herbsttag. Noch eben die Funktionsfähigkeit der Sandstreueinrichtung überprüft und dann geht es zurück zum Zug. „In Fahrstufe 1 kommt die 218 nicht über die Sandhäufchen", behauptet Axel Kiebler und man möchte es kaum glauben, doch der Koloss lässt sich von wenigen Gramm Sand auf der Schiene aufhalten! Aber ein wenig Aufschalten und schon rollt die 78 Tonnen schwere Lok. Aufschalten bedeutet bei der 218 ab Fahrstufe 3 eine Erhöhung der Motordrehzahl um zirka 50 Umdrehungen pro Fahrstufe. In der höchsten Fahrstufe 15 drehen die 218-Standard-Motoren mit 1500 Umdrehungen pro Minute.

Die zwölf Prototypen aus den Jahren 1968/69 erhielten den Dieselmotor MTU 12 V 956 TB10, der allgemein nur als TB10 bezeichnet wird. Der Zwölfzylinder mit 9,56 Litern Hubraum pro Zylinder leistet 1840 kW (2500 PS). Er wurde in alle Loks der ersten und viele der zweiten Bauserie eingebaut. Allerdings lief der Motor bei einer Getriebeeingangsleistung von ungefähr 2000 PS und einem Leistungsbedarf für den Heizgenerator von etwa 450 PS häufig am oberen Leistungslimit. Der weiterentwickelte und stärkere (2060 kW) TB11 hat bei gleichem Generatorbedarf und gleicher Getriebeeingangsleistung noch eine Leistungsreserve. Er wurde Standard ab der dritten Bauserie. Einige Lübecker Loks aus der dritten und vierten Bauserie wurden mit einem französischen Pielstick-16-Zylinder-Motor (2060 kW) ausgerüstet, der von Deutz in Lizenz gebaut wurde. Anschließend kam noch ein abgasoptimierter TB11 zum Einzug. In den späten 1990er-Jahren ließ die Bahn bei MTU nochmals eine Serie modernisierter, elektronisch aufgerüsteter TB11 nachbauen, mit denen ältere Motoren ersetzt wurden. Die Nachbau-TB11 wurden bereits im charakteristischen MTU-Blau abgeliefert. Genau wie die modernsten Exem-

Vielseitige Plattform: Vier Motortypen arbeiten in der 218

Die Mutanten

Die Baureihe 215 war so konstruiert, dass sie das spätere Upgrading zur 218 ermöglichte. Zwei Loks der Baureihe 218 waren ursprünglich 215. 218 399 entstand 1975 aus der 1970 gebauten und 1973 bei Horb verunglückten 215 112. Somit ist die heute in Lübeck beheimatete Lok die älteste Serien-218. Merkwürdige Wendungen nahm das Schicksal der 215 022: Die Krupp-Lok rollte 1970 zur DB und wurde 30 Jahre später ausgemustert. Im AW Bremen feierte sie Wiederauferstehung als Prototyp für ein potentielles 218-Modernisierungsprogramm: Neuer MTU-4000-Motor, Einheitsführerstand, Zugzielanzeige in der Stirnfront und so weiter. Sie erhielt die Nummer der 1998 ausgemusterten Unfall-218 441. In den regulären Betriebseinsatz kam die neue 218 441² jedoch nie, wurde lediglich von der VersA zu Versuchszwecken genutzt und stand über ein Jahr ungenutzt im Bw Kempten. Später, wieder als 215 022, wurde sie für den symbolischen Euro von der Gewerkschaft Transnet übernommen und ist seitdem vom Mantel des Schweigens verhüllt!



Foto: Schiestl

218 441 auf Messfahrt im Allgäu.



Die Mühldorfer 218 416 ist an der Spitze des Eurocity, der bei Oberthalhofen zwischen Oberstaufen und Lindenberg entlangrollt.

218 276, das Vorbild des Piko-Gartenbahn-Modells, ist 1973 in Ulm zu Ausbildungszwecken.



Fotos (2): Schiestl

plare vom Bodensee-Ufer: Mehrere 218 sind bereits mit 16-zylindrigen Motoren aus der 4000-Reihe unterwegs.

218240, jetzt mit RE 32814 nach Immenstadt, vertraut noch auf einen abgasoptimierten TB11, der im Maschinenraum hörbar zuverlässig werkelt. Heutzutage zufällig, früher bei Kemptener Zügen üblich, ist Führerstand 2 an der Zugspitze: „Das war die Regel, da im Führerstand 2 das alte Hauptbediengerät des Zugfunkes 70 installiert war. Nur dort konnte man die Zugnummer eingeben. Außerdem ist dort auch der Sifa-Absperrhahn und beim Führerstandswechsel im Wendezugbetrieb musste man nicht immer durch die Lok laufen. Es ist auch etwas leiser, da sich der Motor am anderen Maschinenraumende befindet", erzählt Kiebler. Dafür fehlen dort die Temperaturanzeigen für Kühlwasser, Getriebe- und Motoröl sowie ab der zweiten Bauserie die Anzeige für den Kühlwasserstand. „Ein alter Ulmer Lokführer hätte sich wohl den Führerstand 1 an die Spitze drehen lassen, denen waren die Anzeigen wichtiger."

Inzwischen ist die Sonne untergegangen, die 60-Watt-Birnen des 218-Spitzenlichts liefern allerdings nicht das, was man als Otto-Normalautofahrer nachts gewöhnt ist. „Das ist bereits das Fernlicht", lächelt Kiebler und blendet ab. Auf freier Strecke im Allgäu ist es zappenduster. „Das Signal da vorne ist rund zwei Kilometer entfernt", aber absolut deutlich sichtbar. „Wir fahren eben nicht auf Sicht, sondern nach Signalen", erklärt der Lokführer. Diese Form der Nicht-Sicht ist für den Laien gewöhnungsbedürftig. „Streckenkenntnis ist das A und O", so Kiebler, der die Kilometersteine der KBS 971/970 schon viele 100-mal passierte. An Bord einer zuverlässigen 218 und mit einem Lokführer mit perfekter Streckenkenntnis muss einem also nicht bange werden.

Ein Dank gilt Regio Allgäu, das diesen Beitrag ermöglichte. *Stefan Alkofer*

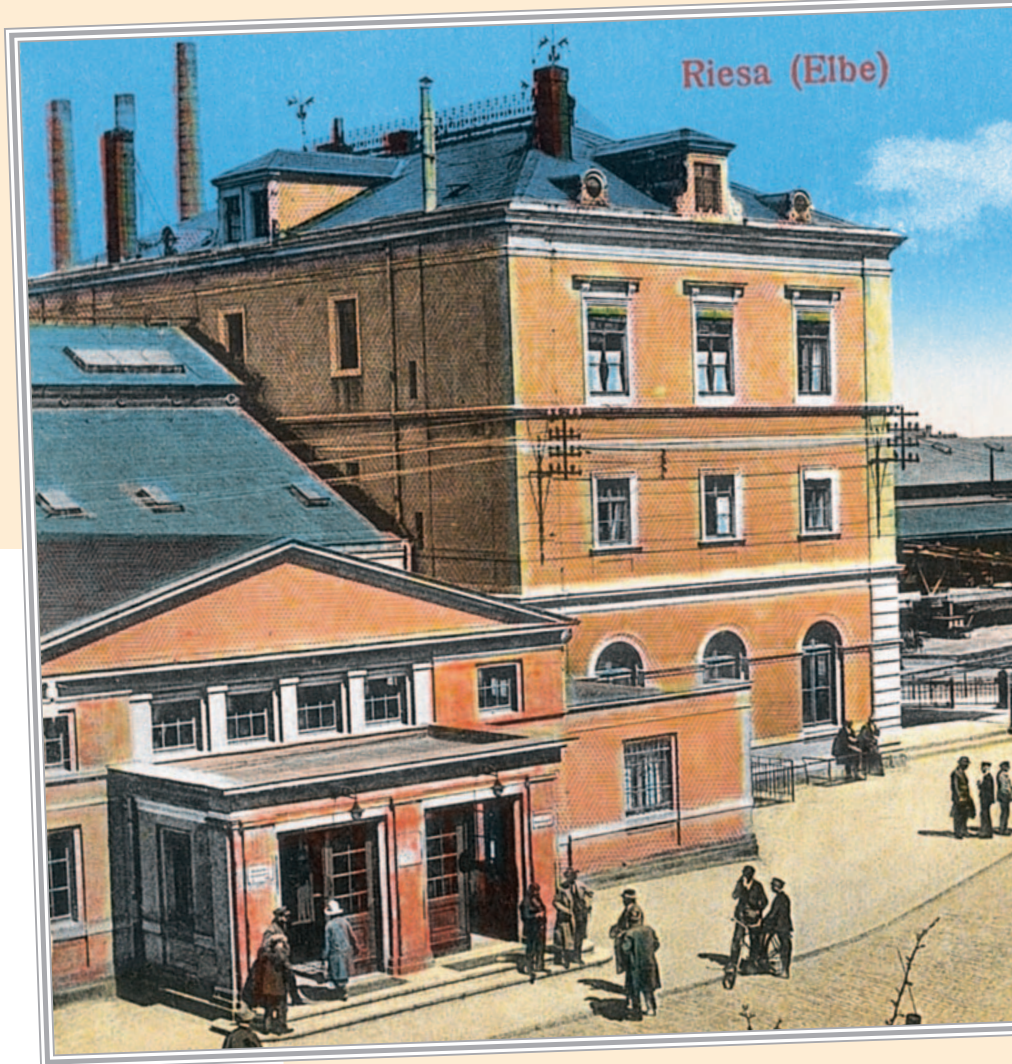
Die Citybahn

Mitte der 1980er-Jahre entwickelte die Bundesbahn ein neues Konzept, um den vor allem in der Fläche am Boden liegenden Nahverkehr wieder auf die Beine zu helfen: Citybahn (CB). Die neue Zuggattung wurde ab 1984 auf der Strecke Köln – Gummersbach eingeführt. Die Züge erhielten eine auffällige kieselgrau-orangene, an die S-Bahn erinnernde Lackierung. Die modernisierten Silberlinge wurden nach dem Vorbild der damals konzipierten 628.2 eingerichtet. Der passend lackierte Lok-Fuhrpark bestand aus: 218134, 135, 140, 142 bis 146 und 148 des Bw Hagen. Das CB-Konzept wurde nicht weiterentwickelt, die zehn Loks erröteten ab den 1990er-Jahren. Inzwischen sind alle zehn ehemaligen CB-Loks ausgemustert und verschrottet.



Foto: Emersleben

218 145 am 1. April 1994 noch in CB-Lack.



Die Postkarte zeigt den 1922/23 gebauten südlichen Haupteingang des Empfangsgebäudes. Der Blick geht in Richtung Nordosten.

Seit fast 170 Jahren gibt es den Bahnhof Riesa, seit 160 Jahren ist er Bahnknoten. Aus dem Fischerdorf an der Elbe wurde im 19. und 20. Jahrhundert eine Industriestadt.

Gruß aus Riesa

Mönchshof-Bier aus Kulmbach, echtes Pilsener oder ein sächsischer Wein: Imbisskiosk anno 1911. Prost!

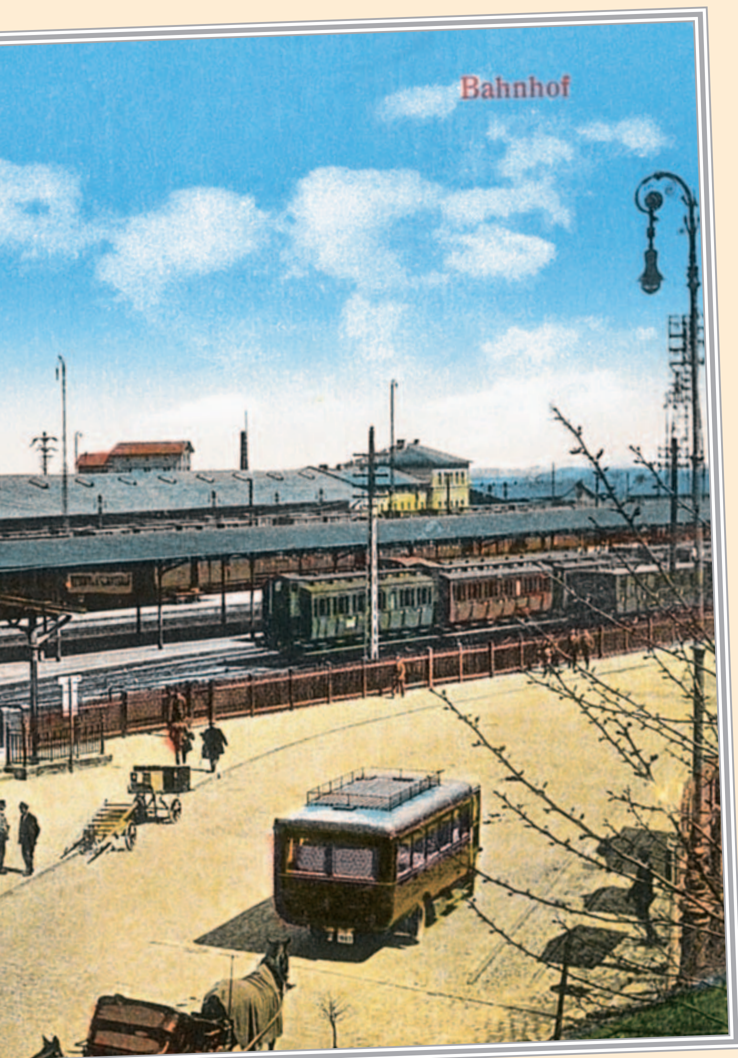


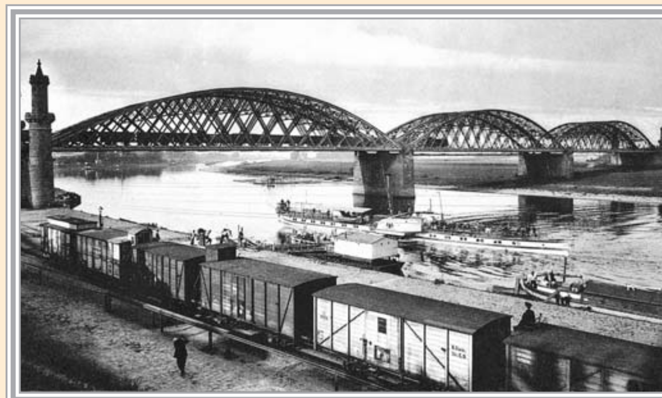
Die Brücke, das Stahlwerk, die beiden Häfen – und der Bahnhof: Riesas Wahrzeichen als Stadt sind untrennbar mit der Epoche der Industrialisierung verbunden.

Die Geschichte des Ortes reicht freilich weiter zurück: Bischof Dietrich von Naumburg soll ausgangs des ersten Jahrtausends ein Kloster gegründet haben, das als „Rezoa" – Ort am Fluss – erstmals 1119 erwähnt wurde. Noch Ende des 16. Jahrhunderts hatte Riesa nicht mehr als 350 Einwohner.

Als die „Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie" den Bahnhof in Riesa am 11. November 1838 eröffnete, verfügte dieser nur über die allernotwendigsten Baulichkeiten. Zu diesen gehörte immerhin ein Schuppen für zwei Lokomotiven sowie, in Richtung Elbe gelegen, eine Koksofenanlage. Die ersten Anlagen mussten bereits bis 1840 erweitert werden, doch erst 1844 wurde das erste Empfangsgebäude errichtet, das diesen Namen auch verdiente.

Zum Bahnknoten wurde Riesa, als am 29. August 1847 der Abschnitt nach Döbeln der Riesa-Chemnitzer Eisenbahn eröffnet wurde. Diese führte ihre Bahnanlagen jedoch in spitzem Winkel in Richtung Elbe heran, so dass sich ungünstige Betriebsabläufe ergaben. Dennoch errichtete die Riesa-Chemnitzer Eisenbahn zwi-





Bereits die dritte Elbbrücke zeigt dieses Foto (um 1916). Sie entstand mit dem Bahnhofsneubau von 1876 bis 1878. Darunter ist...

...der alte „Elbe-Quai" (Schreibweise um 1907), der vor dem Neubau des Hafens den wichtigsten Umschlagplatz bildete.



schen 1851 und 1860 weitere eigene Betriebs- und Wohngebäude. 1862 folgte eine Eisenbahnverbindung zum Elbkai.

Um das Umsteigen wenigstens erträglich zu gestalten, wurden 1866 eine Bahnsteigüberdachung am Leipzig-Dresdner Bahnhof und 1867 eine überdachte Verbindung zum Chemnitzer Bahnhof errichtet. In dasselbe Jahr fällt auch der Bau eines achtständigen Halbrundschuppens.

Doch auch die erweiterten Anlagen hielten mit dem Tempo der Verkehrsentwicklung nicht mit. Die Stadt selbst erfuhr ab 1850 wesentliche Erweiterungen, 1857 eröffnete das Hauptpost- und Telegraphenamt in der Nähe des Bahnhofs. Neben den Bahnanlagen war es die Elbbrücke, die den steigenden Zugmassen immer weniger gewachsen war und überdies im Krieg von 1866 beschädigt wurde. ➔

km	(Sächs. Staatseisenbahnen)		Z 597		Z 581	Z 465	D 181	F 471a	
0,0	Leipzig Hbf 98. 200	Ab	1 0	...	5 51	5 9	6 24	7 40	...
4,8	Paunsdorf-Stünz 75. 102 L		1 8	...	5 59	5 [illegible]	•	7 48	...
7,9	Sommerfeld b. Leipzig		1 1[illegible]	...	6 4	5 14	Schlaf	7 54	...
11,6	Borsdorf		1 20	...	6 11	5 19	Speise	8 0	...
14,9	Gerichshain		1 26	...	6 17	5 25		•	...
17,9	Machern		1 31	...	6 22	5 30		8 9	...
21,6	Altenbach		•	...	6 28	5 36	•	•	...
23,5	Bennewitz-Altenbach		1 39	...	6 32	5 40	•	•	...
25,9	Wurzen 84	An	1 44	...	6 37	5 44	6 47	8 19	...
		Ab	1 49	...	F 6 53	5 46	6 48	8 21	...
32,8	Kühren		2 0	...	7 4	5 57	wagen	8 32	...
35,9	°Dornreichenbach		2 5	...	7 9	6 2	wagen	8 37	...
43,4	Dahlen (Sa.)		2 14	...	F 7 18	6 12		8 47	...
52,9	Oschatz 68 f. 72 a		An	Nur	An	6 24	7 11	8 57	...
58,0	Bornitz b. Oschatz		—	3. Kl.	—	6 30	•	An	...
66,0	Riesa 60. 73. 74. 101c	An	ab	Z 6021	Z 467	6 39	7 23	...	...
		Ab	Wur-	1 28	5 10	6 47	7 24	...	...
72,4	Langenberg b. Riesa		zen	1 37	5 18	6 55	•	...	...
77,5	Weißig b. Großenhain		nur	1 46	5 26	7 3	•	—	...
84,8	Priestewitz	An	nachts	1 57	5 36	7 14	•	Z 200	...
	Frankfurt (Oder) 63	Ab	nach		...	11 8	...	6 35	...
	Cottbus	Ab	F	...	...	4 50	...	7 47	...
84,8	Priestewitz	Ab	...	...	5 [illegible]	7 16	Altona–Hamburg–Dresden	9 20	...
95,8	Niederau		...	...	5 51	7 29	Leipzig–Dresden	•	...
102,1	Coswig (Sa.) 65	An	...	...	5 58	7 36		•	...
		Ab	...	...	6 1	7 37		•	...
104,0	Zitzschewig		...	...	•	•		•	...
105,9	Kötzschenbroda 59		—	—	6 8	7 44		•	...
107,9	Weintraube		...	...	•	•		•	...
109,6	Radebeul 59. 65 a		...	...	6 14	7 50		•	...
111,7	Dresden-Trachau		...	...	•	•		•	...
113,4	Dresden-Pieschen		...	...	•	•	•	•	...
116,1	Dresden Neustadt	An	...	...	6 22	7 58	8 5	9 48	...
116,1	Dresden Neustadt	Ab	...	...	6 25	8 1	8 7	9 49	...
117,8	Dresden Wettinerstr. 72	Ab	...	...	6 29	8 5	•	•	...
120,0	Dresden Hbf	An	...	...	6 33	8 9	8 13	9 55	...

km	Station		D 3	D 5	Z 471	Z 583		Z 477	D 19	
0,0	Leipzig Hbf	Ab	8 43	9 32	7 48	8 53		11 37	1 15	...
4,8	Paunsdorf-Stünz		•	•	7 56	9 1	...	•	•	...
7,9	Sommerfeld		•	Schlaf	8 1	9 6	...	•	•	...
11,6	Borsdorf		•	Speise	8 7	9 13	...	11 52	•	...
14,9	Gerichshain		•		•	9 19	Nur	•	Speisewagen Leipzig–	...
17,9	Machern		Speisewagen		8 16	9 24	3. Kl.	12 1		...
21,6	Altenbach			•	•	9 30		•		...
23,5	Bennewitz-Altenbach			•	•	9 34	Z 6025	•		...
25,9	Wurzen	An		9 57	8 26	9 39		12 10		...
		Ab		9 58	8 28	—	10 0	12 12		von Berlin s. 60
32,8	Kühren		•	wagen	8 39	—	10 18	12 23	•	
35,9	°Dornreichenbach		•	wagen	8 44	von Berlin s. 60	10 26	12 29	•	
43,4	Dahlen (Sa.)		•		8 54		10 40	12 38	•	
52,9	Oschatz		•	10 21	9 5		10 57	12 50	1 57	
58,0	Bornitz		•	•	9 12		11 8	12 57	•	Z 284
66,0	Riesa	An	9 34	10 32	9 22	Z 282	11 22	1 7	2 7	
		Ab	9 35	10 33	9 39	10 42	...	1 12	2 8	3 10
72,4	Langenberg				9 47	11 10	...	1 20	•	3 43
77,5	Weißig		•	•	9 55	11 18	—	1 29	•	3 51
84,8	Priestewitz	An	•	•	10 6	11 27	...	1 40	•	4 0
	Frankfurt (Oder)	Ab	...	...	5 54	...	...	...	...	...
	Cottbus	Ab	...	...	8 0	...	...	...	...	...
84,8	Priestewitz	Ab	•	•	10 8	11 30	...	1 42	•	4 1
95,8	Niederau		•	Vlissingen–Dresden	10 19	11 44	...	1 55	•	4 14
102,1	Coswig	An	Leipzig–Breslau	Leipzig–Dresden	10 27	11 52	...	2 2	•	4 22
		Ab			10 28	11 53	...	2 4	Dresden	4 23
104,0	Zitzschewig				•	•	...	•		•
105,9	Kötzschenbroda				10 34	11 59	...	•		•
107,9	Weintraube				•	•	...	•		•
109,6	Radebeul				10 40	12 6	...	•	•	•
111,7	Dresden-Trachau		•		•	•	...	•	•	•
113,4	Dresden-Pieschen		•	•	•	•	...	•	•	•
116,1	Dresden Neustadt	An	10 17	11 13	10 48	12 15	...	2 20	2 48	4 38
116,1	Dresden Neustadt	Ab	10 20	11 14	10 50	12 18	...	2 22	2 49	4 41
117,8	Dresden Wettinerstr.	Ab	•	•	10 54	12 22	...	2 26	•	4 45
120,0	Dresden Hbf	An	10 26	11 20	10 58	12 26	...	2 30	2 58	4 49

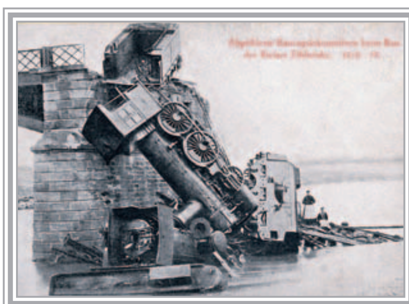
km	Station		Z 15	Z 587	Z 469	D 7	Z 591		D 131	Z 9	Z 473	D 141	Z 599	D 11	Z 479	D 1	
0,0	Leipzig Hbf	Ab	2 22	1 28	3 22	5 0	5 42	...	6 47	7 1	7 30	8 40	7 5	10 5	11 0	11 58	...
4,8	Paunsdorf-Stünz		•	1 36	•	•	5 50	...	•	•	•	•	7 14	•	11 9	Schlafwagen Leipzig–Breslau–	...
7,9	Sommerfeld		•	1 41	•	•	5 55	...	•	•	•	+	7 19	•	11 15		...
11,6	Borsdorf		•	1 48	3 37	•	6 1	...	Speisewagen Geestemünde–	•	7 46	•	7 26	•	11 21		...
14,9	Gerichshain		•	1 54	•	•	6 8	...		•	•	•	7 32	•	11 28		...
17,9	Machern		•	1 59	3 46	•	6 14	...		•	•	•	7 37	•	11 34		...
21,6	Altenbach		•	2 5	•	Speisewagen Leipzig–	6 19	...		•	•	Speise-	7 43	•	•		...
23,5	Bennewitz-Altenbach		•	2 9	•		6 24	...		•	•	wagen Geestemünde–	7 47	•	11 42		...
25,9	Wurzen	An	2 47	2 13	3 56		6 29	...		7 26	8 2	Schlafwagen	7 51	10 27	11 47		...
		Ab	2 48	2 19	3 57		6 30	...		7 27	8 4		F 7 52	10 28	11 49		...
32,8	Kühren		•	2 32	4 8		6 41	...		•	8 15		8 3	•	12 0		...
35,9	°Dornreichenbach		•	2 39	4 13		6 47	...		•	8 20		8 8	•	12 6		...
43,4	Dahlen (Sa.)		3 6	2 51	4 23		6 57	Z 483		•	8 30		F 8 17	•	12 15		von Berlin s. 60
52,9	Oschatz		3 16	An	4 35		7 11	5 50	•	7 53	8 42		An	10 50	12 27	12 42	
58,0	Bornitz		•		4 42		7 19	5 58	•	•	8 49		—	•	12 35	•	
66,0	Riesa	An	3 29		4 52	•	7 29	6 8	7 39	8 6	8 58		✕	11 1	12 44	12 53	
		Ab	3 30		4 59	•		6 16	7 40	8 8	9 3		Z 286	11 2		12 54	D 54
72,4	Langenberg		•		5 7	•		6 21		•	9 12		10 56	•	...	•	•
77,5	Weißig		•	—	5 16	•	—	6 34	•	•	9 20		11 4	•	—	•	•
84,8	Priestewitz	An	3 49	Z 978	5 27	•	...	6 42	•	8 26	9 30		11 13	11 18	Z 985	•	1 41
	Frankfurt (Oder)	Ab	11 10	1 30	...	...	...		...	4 0	...		...	...	7 30	...	...
	Cottbus	Ab	1 0	3 19	...	...	...	...	...	6 10	...		...	...	10 14	...	...
84,8	Priestewitz	Ab	3 50	5 19	5 30	•	...	6 43	•	8 27	9 42		11 23	11 19	12 23	•	1 42
95,8	Niederau		•	•	5 43	•	...	6 56	•	•	9 44	Leipzig–Wien Nordwestbf	11 30	•	12 36	•	•
102,1	Coswig	An	4 6	5 36	5 50	•	...	7 3	•	a) 8 42	9 51	Dresden	11 43	•	12 44	Kattowitz s. 752	•
		Ab	4 7	5 37	5 52	Dresden	...	7 5	Dresden	•	9 54		11 44	•	12 45		•
104,0	Zitzschewig		•	•	•		...	•		•	•		•	•	•		•
105,9	Kötzschenbroda		•	•	•		...	7 11		•	•		11 51	•	12 51		•
107,9	Weintraube		•	•	•		...	•		•	•		•	•	•		•
109,6	Radebeul		•	•	•	•	...	7 18	•	•	•		11 57	•	12 58		•
111,7	Dresden-Trachau		•	•	•	•	...	•	•	•	•		•	•	•	•	•
113,4	Dresden-Pieschen		•	•	•	•	...	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
116,1	Dresden Neustadt	An	4 21	5 52	6 8	6 29	...	7 27	8 19	8 57	10 13	10 7	12 6	11 44	1 7	1 34	2 9
116,1	Dresden Neustadt	Ab	4 23	5 54	6 11	6 30	...	7 30	8 21	8 59	10 15	10 8	12 8	11 46	1 9	1 37	2 10
117,8	Dresden Wettinerstr.	Ab	4 27	5 58	6 15	•	...	7 34	•	•	10 19	•	12 12	•	1 13	•	•
120,0	Dresden Hbf	An	4 31	6 2	6 19	6 36	...	7 38	8 27	9 3	10 23	10 14	12 16	11 52	1 18	1 43	2 16

Das „Reichs-Kursbuch" von 1914 zeigt dichten Verkehr auf der KBS 71 Leipzig – Dresden – Bodenbach: Alle Reisezüge hielten in Riesa.



Fotos (6): Slg. Schumacher

Auch nach dem Neubau des Hafens blieben die Anlagen an der Elbe lange in Betrieb.



Zwei Bauzugloks verunglückten beim Bau der dritten Elbbrücke.

Bereits ab 1868 geplant, wurde mit der neuen Brücke Ende Oktober 1874 begonnen. Doch kurz nach ihrer Fertigstellung (November 1875) wurde sie am 22. Februar 1876 Opfer ungewöhnlich starken Hochwassers, verbunden mit ebenso starkem Treibeis. Niemand anders als Baurat Claus Köpcke leitete das neue – dritte – Brückenprojekt, das von 1876 bis 1878 ausgeführt wurde.

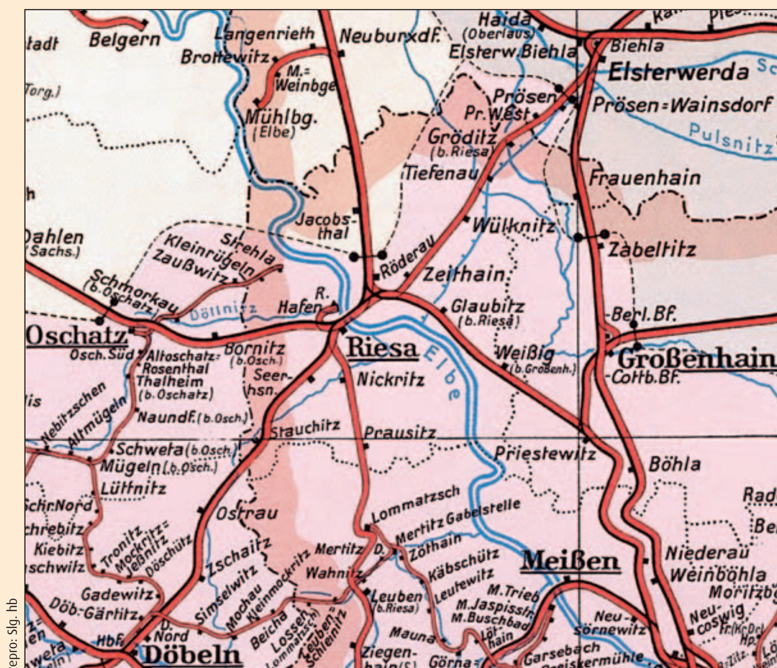
In den Jahren 1877 bis 1879 wurde auch der Bahnhof großzügig umgebaut und ein neues Empfangsgebäude errichtet. Mit dem 336 Meter langen Dach sowie ergänzt um einen 1922/23 errichteten südlichen Haupteingang sind diese Anlagen im Großen und Ganzen bis heute in Betrieb.

Für den ebenso ansteigenden Warenumschlag von Elbschiffen auf die Bahn und umgekehrt waren die Anlagen am alten Elbekai ebenfalls zu klein geworden. Bis 1901 wurde ein neuer Hafen geschaffen, der seinerzeit der drittgrößte Binnenhafen an der Elbe war, über ein großzügiges separates Hafenbecken verfügt und in weitem Bogen an den Güterbahnhof von Riesa angebunden ist.

Im Zweiten Weltkrieg wurde zwar die Eisenbahnbrücke nur leicht beschädigt, die benachbarte Straßenbrücke jedoch zerstört. Über zwei Jahrzehnte lang mussten sich Eisenbahn und Straße die verbliebene Brücke teilen.

Ab Januar 1964 wurde eine zweigleisige Stahlbrücke errichtet und am 27. Juli 1966 in Betrieb genommen. Sie berücksichtigte auch die bereits geplante Elektrifizierung, die bis Mai 1970 realisiert wurde.

Hat auch Riesa seit 1990 viel von seiner Industrie verloren, ist seine Rolle als Bahnknoten nach wie vor beachtlich, und die Elbe wird nach dem Hochwasser von 2002 inzwischen dreigleisig überquert. *hb*



Repro: Slg. hb

Riesa anno 1960: In Richtung Lommatzsch – Nossen und Neuburxdorf – Falkenberg ist heute Ruhe.



www.v160.de

Immer auf dem Laufenden

Passend zu unserer Titelgeschichte ist diese Homepage, die sich der V 160-Familie widmet – und tagesaktuell.

■ Es gibt ja so Freaks, denen genügt es nicht, einen Zug vor die Linse zu bekommen; nein, es muss alles ganz akkurat notiert werden. Allerdings verdankt man solchen Freaks auch solide Daten- und Bildsammlungen wie eben jene zur V 160-Familie. Wer sich also nach der Lektüre unserer Titelgeschichte weiter vertiefen und auch die Unter- und Schwesterbaureihen der 218 kennenlernen möchte, der ist hier genau richtig. Egal, ob man sich Baureihen- oder Bw-(heute Bh-)genau informieren will, man wird nicht stehen gelassen. Zu jeder Lok wurde eine Datenbasis angelegt, die sich bis hin zu Anstrichen, eingebauten Motoren und Revisionsdaten erstreckt. So kann jeder auf die Suche nach seiner V 160 gehen, immer aktuell und selbstredend auch mit einer umfassenden Bildersammlung.

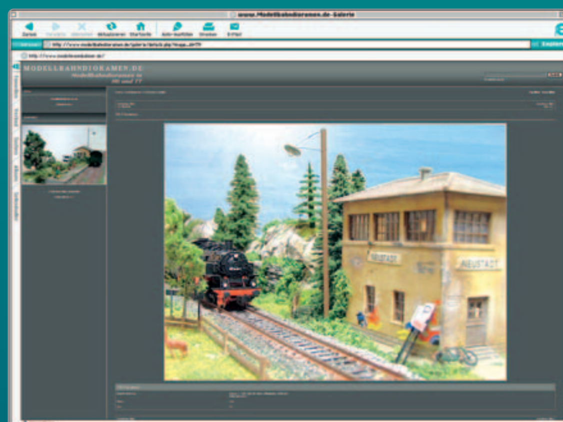
www.gottardo-wanderweg.ch

Online-Nachschlag zum Geburtstag

Wer die Gotthard-Bahn erleben will, sollte zu ihr fahren und nicht nur mit ihr. Tipps zum Wandern gibt es hier.

■ Ich wand're ja so gerne am Gotthard durch das Land, könnte es auf die Melodie des Rennsteig-Liedes ebenso gut heißen. Anlässlich des 125-jährigen Bestehens der großartigen Bergstrecke wurde auch ein thematischer Wanderweg angelegt. Der Zuspruch war enorm, als am 22. September geführte Wanderungen angeboten wurden. Individuell zu besichtigen ist der Weg bereits seit Ende Juni. Es gibt einen Wanderweg Nord und einen Wanderweg Süd, die Detailplanung ist anhand der guten Navigation schon im Vorfeld möglich. Man klickt einfach auf eine der Karten und zoomt sich den gewünschten Abschnitt heran. Auch sonst ist diese Homepage ganz auf das Praktische orientiert: Hinweise auf Möglichkeiten zur Anfahrt finden sich ebenso wie Links zu Partnern oder ein Klick auf eine Webcam nebst dem Wetter. So stellt man sich eine informative Homepage vor! Sie ersetzt allerdings nicht den Wanderführer „Wanderweg Gottardo“, den wir in der letzten Ausgabe in den Buchtipps besprochen haben, doch bestellen kann man ihn online.

www.modellbahndioramen.de



Weniger ist mehr

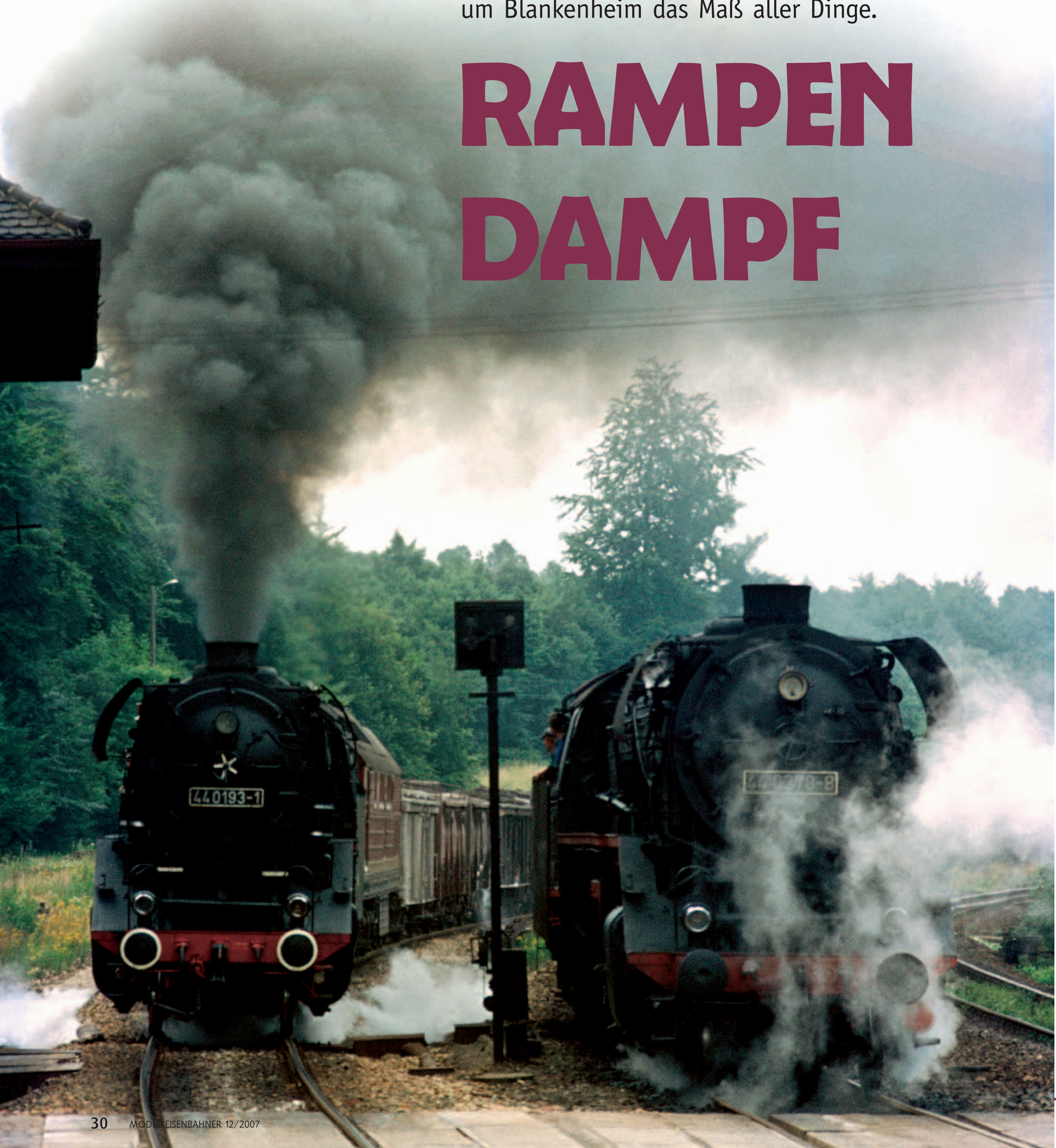
Es muss nicht immer gleich ein ganzer Dachboden sein: Dioramen tun es auch!

■ Wohl manchem Hobbyfreund ging oder geht es wie Hartmut Franke aus Augsburg: Das Thema Modellbahn fasziniert ihn seit jahren, eine eigene Anlage wurde immer wieder begonnen, wollte aus den verschiedensten Gründen aber nie so recht fertig werden. Um beim Landschaftsbau nicht aus der Übung zu kommen, begann er, Dioramen zu bauen. Aus diesen Übungseinheiten ist schließlich eine ernstzunehmende Beschäftigung mit der Materie geworden. Hartmut Franke will sie auch nicht für sich behalten, sondern stellt seine Schöpfungen zur Schau und dokumentiert auch deren Entstehen. Es ist erfrischend zu sehen, was dabei geschaffen wurde und mit welchen Mitteln. Insbesondere die umfangreiche Fotogalerie vermittelt einen Eindruck seines Könnens und gibt allein durch die großformatigen Bilder so manche Anregung. Neben den Modellfotos, übrigens auch Dioramen in TT, hat der Autor einige Vorbildfotos ins Netz gestellt. Die Begrüßung mit einem Zufallsbild, eine Reihe Links und ein Gästebuch runden diese sehenswerte Homepage ab.

Als Vorspannlok eines von einer 132 geführten Güterzugs passiert 44 0193-1 das Stellwerk Bof in Blankenheim und die 44 0378-8.

Fast elf Kilometer Steilstrecke: Bis 1982 waren die ölgefeuerten DR-Jumbos rund um Blankenheim das Maß aller Dinge.

RAMPEN DAMPF





Ohne Rauchfahne, aber mit zischenden Zylinderventilen ist 44 0286 am 13. Juli 1981 auf Rampenfahrt vor Riestedt.

Schon seit Minuten hallt der wuchtige Drillingstakt von den Berghängen des Unterharzes. In der Nähe des Riestedter Waldes haben wir Position bezogen. Von hier haben wir freies Sichtfeld hinunter in die Goldene Aue mit Blick auf die Rosenstadt Sangerhausen. Zwei Rauchsäulen stehen senkrecht am sonnigen Himmel dieses Septembertages.

Mit einem kräftigen, fast könnte man meinen, mit einem um Unterstützung heischenden „Schieb-mal-mit, schiebmal-mit" erreicht die Zuglok, es ist 44 0090 des Bw Nordhausen, die Linkskurve vor dem Riestedter Wald. Doch der Flügel des hier aufragenden Hauptsignals verharrt wie angenagelt in der Waagerechten. Der Zug kommt zum Stehen.

Eine Anfahrt mitten in der Steigung erlebt man auch nicht alle Tage!

Es vergehen einige Minuten, dann hebt sich der Flügel klappernd. Mit einem langen Achtungspfiff signalisiert 44 0090 der Schublok die bevorstehende Anfahrt. Ein kurzer Pfiff von hinten: Verstanden!

Noch einmal ertönt die Pfeife der Zuglok und das Aufeinanderklappen der Puffer zeigt, dass die Schublok schon arbeitet. Nun legt sich 44 0090 richtig ins Zeug und zieht die ganze Fuhre wieder auseinander. Unter lautstarken Auspuffschlägen donnert die Maschine, Fahrt gewinnend, in den Wald.

Minuten später erreicht die Schublok unseren Standort. Es ist eine 52 des Bw Röblingen. Sie ist nach einer Untersuchung im Raw Meiningen auf dem Heimweg und so spart das Bw Sangerhausen eine 44-Schubleistung ein.

Denn noch bildet die Baureihe 44 das Rückgrat des schweren Güterverkehrs auf der von Halle über Eisleben und Sangerhausen nach Nordhausen führenden Strecke.

1866 eröffnet, die Verlängerung bis Kassel ging ein Jahr später in Betrieb, war diese Bahnlinie eine wichtige Verbindung zwischen der Industrieregion um Halle sowie Leipzig und dem Südharz mit seinen Rohstoffvorkommen. Aus dem Tiefland kommend, führt die Strecke durch das östliche und südliche Harzvorland, wo in Blankenheim der höchste Punkt erreicht ist. Der Blankenheimer Tunnel verbindet die Goldene Aue im Westen mit dem Mansfelder Land im Osten.

Bereits mit Anlaufen der Produktion der schweren Güterzuglokomotiven der Baureihe 44 wurden den Bahnbetriebswerken Nordhausen und Sangerhausen, damals noch der Reichsbahndirektion Kassel unterstellt, die ersten Maschinen zugeteilt. Mit ihrer Ankunft im Bw Nordhausen im Dezember 1938 läutete 44 083 die Ära der Jumbos ein. Das Bw Sangerhausen erhielt seinen ersten Dreischläger, die 44 175, im Juni 1940. 1944 hatte das Bw Nordhausen bereits 28 Loks dieser Baureihe im Bestand, während in Sangerhausen im selben →



Zwischen Goldener Aue und Mansfelder Land: Jumbo-Hochburg

Jahr 24 dieser Maschinen beheimatet waren.

Die Teilung Deutschlands brachte für beide Bahnbetriebswerke das Ende der Zugehörigkeit zur RBD Kassel. Mit dem Abzug der amerikanischen Truppen und dem Einrücken der Roten Armee wurde die Rbd Erfurt neue Heimatdirektion. Obwohl die Leistungen Richtung Westen verloren gingen, hatten die 44 weiterhin ihre Daseinsberechtigung am Unterharz. Vor allem die Blankenheimer Rampe, die auf einer Streckenlänge von fast elf Kilometern in stetiger Steigung aus der Goldenen Aue herausführt, verlangte unverändert nach leistungsstarken Lokomotiven.

Im Mai 1959 begann mit dem Umbau der 44195 des Bw Halle P bei der Deutschen Reichsbahn die Erprobung der Ölfeuerung. Insgesamt 96 Maschinen wurden ab 1963 auf diese Feuerungsart umgerüstet. 30 der Jumbos erhielten außerdem einen neuen, geschweißten Kessel aus dem Raw Halberstadt. Äußeres Erkennungsmerkmal der 44 mit Neubaukessel war das Fehlen des Speisedoms.

Die Öl-Jumbos lösten nach und nach die rostgefeuerten ab, die ausgemustert oder als Reserve des Ministeriums für Verkehr (MfV) abgestellt wurden. Als letzte Kohle-44 der DR wurde 44 2082 des Bw Altenburg 1972 z-gestellt.


16. Juli 1981: 44 0194-9 des Bw Sangerhausen passiert unter einer mächtigen Dampfwolke den Bahnhof Riestedt.

Die ölgefeuerten 44 bewährten sich sehr gut, erleichterten die Arbeit der Heizer und erwiesen sich als besonders leistungsstark an den Steigungen. Kein Wunder, dass sie bei den Personalen beliebt waren und sich daher durchweg in hervorragendem Pflegezustand präsentierten. Da sah man 44 mit verchromten Waschluken, Zierstreifen an den Umlaufkanten und Lokschildern. Manch schlichtes Spitzensignal wurde mit zweckentfremdeten Lampeneinfassungen vom Wartburg aufgewertet.

Im Bw Sangerhausen kam man auf die Idee, bei einigen Lokomotiven die Dampfpfeifen ein Stück abzudrehen. Diese 44 waren dann schon von weitem an ihrem hohen Pfeifton zu erkennen.

Die Maschinen beider Bahnbetriebswerke am Unterharz bewältigten einen Großteil des anfallenden Schienengüterverkehrs. Vor allem das Mansfelder Kupferkombinat „Wilhelm Pieck“ und die chemische Industrie im Raum Bitterfeld hatten großen Anteil am Güteraufkommen.

Vor diesen schweren Zügen mussten die Jumbos bis an ihre Leistungsgrenze gehen. Starzüge waren die Durchgangszüge Gdg 56 405 und 56 407, auch Gipser genannt, die Nordhäuser Maschinen von Niedersachswerfen bis Coswig bespannten: Mit 2000 Tonnen eine echte Herausforderung für die 44.

Je nach Betriebslage schickte man die Züge oft im Blockabstand den Berg hinauf, so dass nicht selten in Blanken-



August 1979: 44 0623-7 hat soeben mit ihrem Güterzug den Blankenheimer Tunnel verlassen und rollt in die Goldene Aue.

heim das Signal Halt zeigte. Was einen wahren Ohrenschmaus zur Folge hatte, wenn die Jumbos ihren Zug wieder in Fahrt bringen mussten. Der Schubdienst auf der Blankenheimer Rampe war nahezu vollständig in der Hand der 44.

Nicht anders ist es an diesem herrlichen Septembertag. Die Rauchwolken der 44 0090 und der Röblinger 52 stehen noch in der Luft über dem Mischwald, da nähert sich unserem Standort schon der nächste Güterzug, diesmal ohne Schub. Bis 1200 Tonnen am Haken schafft es die 44 ohne Unterstützung.

In flotter Fahrt meistert 44 0101 die Rampe. Ganz anders Gdg 56 405, der wenig später die Steigung in Angriff nimmt. Zuglok 44 0177, schon seit Anfang der 40er-Jahre im Unterharz-Dienst, und Schublok 44 0278 brüllen ihren Güterzug buchstäblich über den Berg.

Hier, auf der letzten großen deutschen Steilstrecke mit Dampflokbetrieb, sind die ölgefeuerten Jumbos nach wie vor das Maß aller Dinge.

Doch das Ende sollte schneller kommen als gedacht: Nicht aus betrieblichen, sondern aus wirtschaftlichen Gründen. Wegen drastisch gestiegenen Ölpreises beschloss die DR imHerbst 1981, alle Ölerinnen zum 31. Dezember 1981 abzustellen. Bis zum 10. Januar 1982 waren in Nordhausen und Sangerhausen bei allen Jumbos die Feuer erloschen. Um letzte Ölreste zu verbrauchen, kam es in Sangerhausen im April 1982 noch zu einigen 44-Einsätzen.



Fotos: N. Simon

Ausfahrt Sangerhausen für 44 0570-0, die durch Schublok 44 0193-1 unterstützt wird. Auf ihren Auftritt wartet noch 44 0304.

Der endgültig letzte Dienst wurde am 8. April 1982 gefahren. Wie sechs Jahre zuvor im Weserbergland wurde es still auf der Strecke zwischen Kyffhäuser und Unterharz.

Norbert Simon/hc

Streikposten der GDL vor dem Hauptbahnhof Hamburg: Am 25. und 26. Oktober wurde der Nahverkehr auch in der Hansestadt beinahe lahmgelegt.

Foto: Brüggemann

Seit Monaten streiten sich Deutsche Bahn AG und die Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer (GDL). Mehrfach legte die GDL den Nahverkehr der Bahn lahm.

IM AUSSTAND

Deutschlands älteste Gewerkschaft, als „Verein Deutscher Lokomotivführer" 1867 gegründet, organisiert zwei Drittel der rund 20000 Lokführer bei der DB AG, hinzu kommen bei Privatbahnen Beschäftigte. Die GDL vertritt rund 30000 Mitglieder.

Mitte Juni traten alle drei Bahngewerkschaften mit neuen Forderungen an die DB AG heran, neben der GDL auch Transnet und die Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamter und Anwärter (GDBA). Die Forderungen von allen dreien wies DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn am 19. Juni als zu hoch zurück, woraufhin es Anfang Juli zu einer ersten Streikwelle kam.

Am 4. Juli saßen DB AG und Gewerkschaften wieder am Vehandlungstisch, doch das



Foto: Metzeler

Kein leichter Job: DB-Vorstand Karl-Friedrich Rausch (re.) muss das Angebot der DB an die GDL erläutern.

Interview

Was bewegt die in der GDL organisierten Lokführer und was erhoffen sie sich als Resultat der Tarifauseinandersetzungen mit ihrem Arbeitgeber, der DB AG? Mit Andreas Beck, einem der Berliner Streikleiter und Lokführer seit 1993, sprach MEB-Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke.

MEB: Herr Beck, Sie haben gerade einen 30-stündigen Streik hinter sich. War er aus Ihrer Sicht erfolgreich?

Beck: In Berlin war der Streik sehr erfolgreich. Spätestens ab dem frühen Nachmittag ist der Regional- und S-Bahn-Verkehr völlig zum Erliegen gekommen.

MEB: Was erwarten Sie jetzt von der DB AG?

Beck: Ich erwarte von der Deutschen Bahn AG, dass sie mit einem vernünftigen Angebot an den Verhandlungstisch zurückkommt, das nicht dem Angebot an die Tarifgemeinschaft aus Transnet und GDBA entspricht.

MEB: Sie streiken ja nicht nur für einen besseren Lohn, sondern auch für einen eigenständigen Tarifvertrag?

Beck: Wir streiken für angemessene Bezahlung unserer Lokomotivführer und des Zugbegleitpersonals und den eigenständigen Tarifvertrag. Wir wollen selbst verhandeln!

MEB: Haben Sie keine Sorge, dass die Ablehnung in der Bevölkerung wächst?

Beck: Nein, sollte das Streikverbot aufgehoben werden, wird hauptsächlich der Fern- und Güterverkehr bestreikt, womit die Pendler berechtigterweise verschont werden.



Fotos (2): Brüggemann

„Nicht einsteigen": Wie hier in Hamburg stand der Nahverkehr im Oktober zweimal still.



Tafeln informieren Reisende.



Foto: Metzeler

Gestrandet: Bahnhof Friedrichstraße in Berlin.

Angebot der Bahn – 3,4 Prozent mehr Lohn und einmalig 450 Euro – wird von GDBA und Transnet in Berlin noch abgelehnt. Auch mit der GDL, die sich zu gesonderten Gesprächen mit DB-Vertretern in Frankfurt (Main) trifft, gibt es keine Annäherung.

Am 9. Juli einigten sich GDBA und Transnet: 4,5 Prozent mehr Geld und einmalig 600 Euro. Die GDL, der die Übernahme angeboten wird, besteht auf einem eigenständigen Tarifvertrag und Gehaltserhöhungen bis zu 31 Prozent.

Eine am 10. Juli erlassene einstweilige Verfügung, und von da ab spielten auch Gerichte eine Rolle in dem Streik, untersagte der GDL einen Warnstreik im NRW-Regionalverkehr, doch hob das Arbeitsgericht in Mainz dies schon am 14. Juli wieder auf: Die GDL darf zu Streiks aufrufen.

Die GDL kündigte eine Urabstimmung über einen Streik an. Die DB wollte das juristisch verhindern, doch wurde der entsprechende Antrag abgewiesen. Es folgten gerichtliche Ränkespiele, bis das Arbeitsgericht in Nürnberg Streiks im Fern- und Güterverkehr verbot. Am 6. August gab die GDL das Ergebnis der Urabstimmung bekannt: 95,8 Prozent für einen unbefristeten Ausstand.

Ab 13. August versuchten die CDU-Politiker Kurt Biedenkopf und Heiner Geißler zu vermitteln: Bis zum 30. September sollte ein Ergebnis vorliegen. Die GDL verzichtete so lange auf Streiks; die DB zeigte sich bereit, mit der GDL einen eigenständigen Tarifvertrag abzuschließen, wollte aber mit Transnet und GDBA neu verhandeln. Doch eine Einigung gelang nicht.

Das jüngste Angebot der DB AG datiert vom 25. September: Übernahme des GDBA-/Transnet-Abschlusses, Ausbezahlung geleisteter Überstunden (etwa 1400 Euro einmalig) und bis zu zehn Prozent mehr Lohn, wenn die Wochenarbeitszeit von 41 auf 43 Stunden erhöht wird. Die GDL lehnte dies ab und setzte der DB bis Montag, 29. Oktober, ein Ultimatum. Dieses verstrich, doch erklärte die GDL am selben Tag, bis Sonntag, 4. November, auf Streiks zu verzichten. *hb*

Kommentar

Flächentarifverträge werden wohl künftig nicht mehr die Regel sein. Nach Fluglotsen, Piloten und Ärzten sind es nun die Lokführer, die für einen eigenständigen Tarifvertrag streiken. Die Aufgeregtheit darüber ist zwar nicht unverständlich, freilich hat man gerade bei der Bahn langjährige Erfahrungen sogar mit unterschiedlichen Besoldungen bei gleicher Arbeit: Angestellte hier, Beamte da. Bewegen müssen sich jetzt allerdings beide Tarifparteien. Mit einem längeren Streik ist keinem gedient und schon gar nicht dem Fahrgast! ***Karlheinz Haucke***



10. August 1985: Anlässlich des Bahnjubiläums dampft 12.004 mit einem Sonderzug aus dem Bahnhof Comines in Flandern.

Rand-Erscheinung

Nur 23 Jahre im Dienst war die Reihe 12: Schon 1962 endete die Aktiven-Laufbahn der markanten belgischen Stromlinien-Loks.

Sie waren Inbegriff von Dynamik und Fortschritt auf Schienen, Symbol für Eleganz und Schnelligkeit, hatten nicht selten die Rekorde ihrer Zunft inne und waren Aushängeschilder der jeweiligen Bahnverwaltungen: Die Dampflokomotiven mit Stromlinienverkleidung.

Auch Belgiens Staatsbahn, die Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB), auf Flämisch als Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) bezeichnet, setzte auf die Stromlinie, allerdings zwecks besserer Zugänglichkeit nicht auf die Vollverkleidung. Die 1938 und 1939 von Cockerill gebauten sechs Maschinen der Atlantik-Klasse, von der SNCB als Reihe 12 bezeichnet, blieben freilich eine Splittergattung. Über den Status einer Randerscheinung kam das Sextett schon wegen der geringen Stückzahl nicht hinaus.

Der Nachwelt erhalten blieb die 1939 gebaute 12.004, unter den belgischen Museums-Schienenfahrzeugen zweifelsohne ein herausragendes Exponat.

In Dienst gestellt wurden 12.001 bis 12.006 allesamt 1939, beschafft für den maßgeschneiderten Einsatz vor leichten Drei-Wagen-Zügen auf der flachen Strecke Oostende – Brüssel. Ein weiteres



Comines, 10. August 1985: Die markante Stromschale in dunklem Grün betont die Exklusivität.

Tender voraus in Ermangelung einer Drehmöglichkeit: 12.004 durcheilt Westflandern auf der Strecke Kortrijk – Menen – Ieper.



Einsatzgebiet war die Verbindung von Brüssel nach Liège. Während des Zweiten Weltkriegs fuhren die Maschinen von Brüssel aus auch die Wendebahnhöfe Herbesthal und Lille an. Beheimatet war das Sextett überwiegend im nahe Brüssel gelegenen Depot Schaerbeck.

Schon zum Zeitpunkt ihrer Beschaffung war die gewählte Achsfolge dieser mit dreiachsigem Schlepptender ausgerüsteten Stromlinienloks, 2´B1´, absolut ungewöhnlich. Die Achsanordnung und ebenso das Prinzip innenliegender Zylinder sind eigentlich typisch britische Konstruktionsmerkmale.

Mit einer Gesamtlänge über Puffer von 21,4 Metern und einem Treibraddurchmesser von 2100 Millimetern erreichten die 12 die respektable Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Auf der Strecke Oostende – Brüssel hält die Reihe 12 noch immer den belgischen Durchschnittsgeschwindigkeitsrekord mit leichten dampfbespannten Reisezügen. Das Planeinsatzende kam bereits im Juli 1962.

Mit ihrer markanten Stromschale in Dunkelgrün mit gelben Zierstreifen und der außergewöhnlichen Konstruktionsweise des innenliegenden Triebwerks mit Ventilsteuerung war 12.004 anlässlich der Feiern zum 150-jährigen Bestehen der belgischen Eisenbahnen anno 1985 ein viel bestaunter Star bei den Sonderfahrten. Teilaufgearbeitet kam sie hernach nur noch selten zum Einsatz und wurde schließlich schadhaft abgestellt. Heute steht 12.004 in einem Rechteckschuppen des „Musée ferroviaire de Treignes“. *Udo Kandler/hc*



Fotos: Kandler

Wartungsfreundlich: Die Teilausschnitte in der Stromlinienverkleidung erleichtern den Fahrwerkszugang.



Würdigung im Doppelpack

Autorenkollektiv: Die Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau – Carlsfeld, Foto & Verlag Jacobi, Fraureuth 2007. ISBN 978-3-937228-24-2, 223 S., zahlr. Abb. u. Grafiken; 34,90 Euro.

■ Der ausführliche Band erzählt „Die Geschichte der ersten, längsten und steilsten sächsischen Schmalspurbahn" und nennt sich selbst Streckenmonografie. Wohl hat man das Angebot an konkurrierender Literatur erkannt, denn das Buch erhebt Anspruch auf die vielleicht ausführlichste Darstellung. Dem kann man im Großen und Ganzen beipflichten, denn den Pflichtteil, den man von einem solchen streckenbezogenen Werk erwartet, absolviert das Buch solide und erfreulicherweise nicht zu weitschweifend. Die Betriebsstellen sind allesamt mit Zeichnung dargestellt und fotografisch gut dokumentiert. Ebenso erfreut die – so weit ermittelbar – vollständige Darstellung der auf der WCd-Linie eingesetzten Lokomotiven in Tabellenform. Was bei einem bereits nach allen Seiten ausgeleuchteten Thema natürlich Schwierigkeiten bereitet, ist das Fehlen von bis dato wirklich unbekannten Fakten; Mit Sensationen kann das Buch nicht aufwarten. Immerhin sind den Initiativen, die es zum Erhalt und zum Wiederaufbau von Teilen der WCd gibt, einige Zeilen gewidmet. Wer sich lieber Erinnerungen hingeben möchte, dem sei der beinahe gleichnamige Titel mit dem Zusatz „Der Bildband" von Holger Drosdeck empfohlen (selber Verlag, ISBN 3-937228-10-1, 124 S., 174 Farb- u. 177 Sw-Abb.; 34,90 Euro). Der Autor stellt seine bereits bewiesene Qualität einmal mehr unter Beweis. *hb*

● ***Fazit: Fundierte Darstellung; guter Bildband***



Außerdem erschienen

Schwarz auf Weiß

Freunde der Eisenbahn Hamburg: FDE-Kalender 2008. Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke 2007. 38 Seiten, 37 Schwarzweiß-Abbildungen nebst Kalendarium; Preis: Euro 9,90.

Auch beim 50. Jahrgang bleiben die Hamburger Freunde der Eisenbahn ihrem Konzept treu: In Schwarzweiß gewinnen selbst die aktuellen Aufnahmen an Reiz und Aussagekraft. Wer sich für stimmungsvolle Bilder rund um den Eisernen Weg, nicht nur aus Deutschland, begeistert, wird nicht enttäuscht (Bestelladresse: Verlag Uhle & Kleimann, Postfach 1543, 32295 Lübbecke).

• **Für alle, die Schwarzweiß-Fotografie zu schätzen wissen**

Aus drei mach eins

Hütter, Holzinger: Die Lokomotiven der PKP 1918 – 1939. Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (Hrsg.), ISBN 978-3-937189-27-7, 422 S., zahlr. Sw-Abb.; Euro 49,80.

Ein umfangreiches Nachschlagewerk mit Archivcharakter haben die beiden Autoren vorgelegt, das sich den (Dampf-)Lokomotiven des jungen polnischen Staates widmet. Die Herkunft von österreichischen, preußischen und russischen Lokomotiven wird ebenso deutlich, wie die Eigenentwicklungen modern waren. Zahlreiche Tabellen vervollständigen Text und Bild.

• **Komplexes Nachschlagewerk für PKP-Dampflokfreunde**

Einer von Tausend

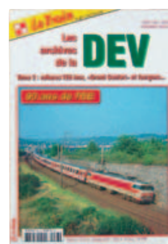
Faszination Modellauto 2008. Historische Sammlerstücke von Wiking & Co.; Lokalzeitungen Service GmbH, Berlin 2007. ISBN 978-3-935870-17-7, 13 Blatt, 13 Farbabb.; Preis: Euro 19,90.

Gewöhnungsbedürftig, aber nicht ohne Reiz: Das Spiel des unbenannten Fotografen mit Unschärfen beweist Mut. Was dem Kalender freilich fehlt, sind Bildbeschreibungen. Nicht jeder weiß, dass zum Beispiel die Tankstelle des Juni-Blatts von Wiking, aber der blaue November-Käfer nicht aus der Peltzer-Firma stammt.

• **Limitierter Wandkalender für Sammler**

Einen TEE, bitte

Jean-Marc Dupuy: Les archives de la DEV; Tome 2: Voitures TEE inox, „Grand Confort"... Verlag Le Train, F-Betschdorf 2007, Tel. (0033) (388) 545103. 98 S., 86 Farb-, 85 Schwarzweiß-Abb.; Preis: 18,30 Euro.



■ Frankreich, Du hast es besser! Diesen Seufzer dürften Fans deutscher Personenwagen angesichts dieses tollen Hefts über die französischen TEE-Wagen ausstoßen. Fakten- und bildreich, mit vielen Zeichnungen gespickt, wird die Geschichte der Wagen erläutert. Besonders begeistern die zahlreichen Innenaufnahmen. Wohl wegen der hohen Geschwindigkeit der Züge sind bei vielen Streckenaufnahmen die Lok-Stirnseiten unscharf.*yo*

● ***Fazit: Für Fans französischer Wagen super***

Mitfahr-Spurweiten

Manfred Riedel: Gartenbahn – Planung und Bau. Wachsenburgverlag, Arnstadt 2006. ISBN 3-935795-93-9, 100 S., 78 Abb.; Preis: 18,00 Euro.



■ Wer nur ein weiteres Werk über die Gartenbahn, insbesondere die Nenngröße IIm, erwartet, der wird durchaus positiv überrascht: Den Schwerpunkt bilden die dampfbetriebenen Freilandbahnen. Und damit beim Live-Steam-Betrieb die Grundlagen nicht auf der Strecke bleiben, spielt Autor Riedel seine Stärken bei der detaillierten Erklärung der Dampfloktechnik aus, interessant auch für Vorbild-Fans. Ob Finanzierung, Baurecht oder Ausrüstung, es bleibt kein Aspekt unberücksichtigt. Die Abbildungsqualität hält da freilich nicht ganz Schritt. *hc*

● ***Fazit: Nicht nur für Großmodellbauer***



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Unerträglich

Betrifft: „Hoch-Leistung“, Heft 11/2007

Diese Reise war sicherlich für den Autor ein ganz besonderes Erlebnis, das unvergesslich bleibt. Ich vermisse aber ein paar kritische Anmerkungen zum Bau dieser Eisenbahnstrecke, zumal es im Vorspann heißt: „Politisch nicht unumstritten...“ Drei Wörter sind freilich zu wenig und sagen nichts aus zum Warum und Weshalb. Ich erinnere mich lediglich an die unerträgliche Politik der Volksrepublik China gegenüber Tibet und die schlimme Unterdrückung der Menschen. Kein Wunder also, dass aus Sicht vieler Tibeter diese Eisenbahnstrecke wenig Segen für sie bringt. Der gigantische Bau ist Bestandteil jener Politik, Tibet ein für allemal an die rote Volksrepublik zu ketten. Der Potala-Palast bietet tatsächlich einen „grandiosen Anblick“. Der Dalai Lama darf hier, in seiner Residenz nicht leben – ein Skandal im 21. Jahrhundert.

Friedhelm Leichsenring, E-Mail

Außenring

Betrifft: Bahnpost „Zeitverlust“, Heft 10/2007

Es gibt einen Außenring um Paris, der aber hauptsächlich von Güterzügen befahren wird. Es gibt aber auch eine Neubaustrecke, die um Paris geleitet wird und den Norden, Osten und Süden miteinander verbindet. So gibt es Fernzüge (TGV) aus Lille oder Brüssel nach Marseille und Bordeaux mit Halt in Roissy/Aéroport Charles de Gaulle. Seit Eröffnung der Neubaustrecke „Est“ gibt es Züge Lille – Strassbourg, die zwar um Paris fahren, dort aber nicht halten. Der Bahnhof Roissy/Aéroport CdG ist auch mit der Métro aus Paris in etwa 20 Minuten erreichbar.

Nicolas Depraetere, Zugchef Thalys/TGV, E-Mail

Volt-Verluste

Betrifft: Bahnpost „Gleichrichter“, Heft 10/07

In den Beitrag von Edgar Otz hat sich ein kleiner Fehler eingeschlichen. Herr Otz hatte berichtet, dass der Basteltipp aus Heft 8/2007 in bestimmten Fällen nicht funktioniert und zwar bei Märklin-Loks mit C-Sinus-Motor. Dies mag durchaus so sein, nur ist die Begründung meiner Meinung nach falsch. Ein Gleichrichter sperrt nicht bei Anlegen einer Gleichspannung, er richtet trotzdem gleich (was nicht nötig wäre). Allerdings gehen an dem Gleichrichter je nach Art der Dioden 1 bis 2 Volt verloren. Dies kann dazu führen, dass von vielleicht 6 bis 8 Volt an der Batterie, die unter Last noch anliegen, nur noch 4 bis 7 Volt nach dem Gleichrichter übrigbleiben. Dies mag dann für die Motor-Elektronik des C-Sinus-Motors zu wenig sein. Siehe auch Testbericht der Märlin-05 im Heft 10/2007, in dem geschrieben steht, dass die Lok erst bei 6,6 Volt im Analog-Betrieb anfährt. Bei leeren Batterien oder solchen mit hohem Innenwiderstand verschärft sich das Problem noch weiter. Es kann übrigens auch bei anderen Motoren auftreten, wenn die Lok mit einem Decoder ausgerüstet ist.

Peter Grundmann, 66564 Ottweiler

Richtungswechsel

Betrifft: Bahnpost „Gleichrichter“, Heft 10/07

Wenn es so wäre, dass ein Gleichrichter den Gleichstrom nicht durchlässt, dann dürfte kein Gleichrichter überhaupt Strom durchlassen, da Wechselstrom nichts weiter ist als eine Spannung, die 50mal in der Sekunde die Richtung wechselt, zumindest im üblichen Hausstromnetz. Und man könnte so keine einzige Lok mit Decoder testen.

Peter Link, 37249 Neu-Eichenberg

Vier 01 49

Betrifft: „Noch genügend Dampf“, Heft 11/2007

Man könnte denken, dass in Wolsztyn nur zwei Loks der Baureihe 01 49 eingesetzt werden. In Wolsztyn gibt es vier betriebsfähige 01 49.

Kilian Tuschling, E-Mail

Nachlaufachse

Betrifft: Basteltipp „Rädertausch“, Heft 10/07

Lediglich bei der Nachlaufachse handelt es sich um ein RP25-Produkt.

Werner Knitschky, E-Mail

Vereinfachungen

Betrifft: Probefahrt „Tipp des Monats“, Heft 10/2007

Mit Staunen habe ich die Wertung gelesen, „weil weder Lok noch Wagen vereinfachte Ausführungen sind“. Auch ich habe die Startpackung gekauft, aber Enttäuschung: Genaues Anschauen der Lok und Wagen zeigt sicher Vereinfachung. Der Lok fehlt es an Gegenkurbel, Schwingenstange und Schwinge; die Rahmen der Fenster sind nicht eingefärbt.

Bert Berger, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Unser Leser aus den Niederlanden hat Recht. Wir hätten etwas genauer hinschauen sollen. Dann wäre außerdem auch aufgefallen, dass die Wagenrahmen nicht bedruckt sind. Das Preis-Leistungs-Verhältnis rechtfertigt aber nach wie vor unsere Bewertung.

Express-Frust

Betrifft: Modellbahn aktuell, Hefte 10 und 11/2007

Die Präsentation der Marke Trix bei den Göppinger Modellbahntagen war recht mager, keine Trix-Fahnen im Freigelände, kein Trix-Ersatzteil oder -Reparaturservice, nicht einmal ein Hinweis auf diese Veranstaltung auf der Trix-Homepage, von einem Trix-H0-Sondermodell ganz zu schweigen! Tauschachsen „Express“ für neu erworbene Wagen: Fehlanzeige! Im Hause Märklin scheint man schlicht zu übersehen, dass auch Trix eine Traditionsmarke ist, die ihre Freunde und Anhänger hat. In der jüngsten Vergangenheit waren nicht einmal die Göppinger Museumsmodelle in H0 für Express geeignet! Zum Interview mit Märklin-Geschäftsführer Axel Dietz: Um ein „wirtschaftlich sinnvoll zu produzierendes Volumen“ zu erreichen, müsste Märklin/Trix schnellstens beginnen, die frustrierte Express-Kundschaft zurückzugewinnen. Lange darf man damit allerdings nicht mehr warten.

Wolfgang Pfister, 74417 Gschwend

Profil-Messzug

Betrifft: „Abschied im Frankenland“, Heft 11/2007

Auch ein zweites Fahrzeug der Baureihe VT 614 wird die Ausmusterungswelle vorerst überstehen. Es handelt sich um den ehemaligen VT 614 045/046, im Werk Cottbus 2005/2006 zum Lichtraumprofil-Messzug umgebaut.

Frank Heilmann, 03005 Cottbus

Floß im Fluss

Der N-Tourist reist auf Zahnstochern.


Foto: K. Pezold

Floß ahoi! Mit geringem Aufwand entsteht ein Blickfang.

■ Wenn ein Kanal zu klein für ein Schiff ist und einem ein Ruderboot zu langweilig erscheint, kann man ja ein Floß für touristische Zwecke anfertigen. Zunächst befreit man Zahnstocher von ihrer Spitze und kürzt sie auf eine Länge von etwa 5 cm (für N). Dann klebt man so viele mit Holzleim nebeneinander, dass das Floß eine Breite von 1,8 cm hat. Auf das Wasserfahrzeug klebt man Bänke mit sitzenden Personen. Ein Bauarbeiter mit Schaufel wird zum Steuermann umgeschult und am Heck befestigt. Um dem Mann das Staken zu erleichtern, kann auch eine zweite Kraft eingestellt werden. Die Wasseroberfläche besteht im vorliegenden Fall aus Kunstharz. Setzt man das Floß vor dem endgültigen Aushärten des Harzes auf, so sinkt es vorbildgerecht etwas ein. *Dr. Klaus Pezold*

Geprüfter Ski

Massoths Rollprüfstand erhält einen neuen Schleifer für Mittelleiterloks.


Nach Tieferlegen passt der Schleifer.

Fotos (2): H.-D. Kerl

Die Schleiferfahnen werden umgebogen und angeschraubt.

■ Von Massoth (Frankensteiner Str. 28, 64342 Seeheim-Jugenheim, Tel. 06151/350770) gibt es Rollböcke, die einfach nur aufs Gleis gesetzt werden und so einen Rollprüfstand ergeben. Für Mittelleiter-Fahrzeuge ist ein Rollbock mit entsprechendem Kontakt im Set enthalten. Beim Betrieb kann es allerdings passieren, dass das Blech durch die Vibrationen der Lok vom Punktkontakt rutscht und die Stromzuführung somit unterbrochen ist. Abhilfe schafft ein kurzer Skischleifer, wie er üblicherweise unter Wechselstrom-Triebfahrzeugen sitzt. Dieser wird unter dem Bock montiert und sorgt so für eine optimale Stromzuführung. Dazu wird der Skischleifer mit seiner Halteplatte an das vorhandene Kontaktblech montiert. Den Rollbock feilt man dann in der Mitte etwas dünner, um einen Höhenausgleich zu erreichen. Die Kontaktfahnen des Schleifers werden dann nach oben geführt, umgebogen und mit einer kleinen Schraube fixiert. Nun haben selbst sehr unruhige Triebfahrzeuge allzeit guten Kontakt. *Heinz-Dietrich Kerl*

Wechselfreudig

Mit Sub-D-Steckern angeschlossen, lassen sich defekte Magnetartikel einfach tauschen.


Foto: C. Reiter

Stecker erleichtern den Austausch des Antriebs

■ Um Unterflurantriebe einfach auswechseln zu können, sollte man sie nicht direkt an die Stromversorgung anlöten, sondern mit Steckern verbinden. Dafür eignen sich beispielsweise Sub-D-Stecker und passende Buchsen aus dem Elektronikbereich. Diese sind kostengünstig im Fachhandel, beispielsweise bei Conrad-Elektronik (Stiftleiste Art.-Nr. 742066-36, Buchsenleiste Art.-Nr. 742082-36), erhältlich. Die Anschlüsse der Stecker sind nummeriert und werden den Anschlusskabeln des Antriebes zugeordnet. Die Buchse kann man mit einem Kunststoffwinkel unter der Anlage befestigen. *Christian Reiter*

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER,
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Uhlenbrocks Track-Control ermöglicht Modellbahnern auf einfache Weise den Aufbau eines vorbildnahen Gleisbildstelltisches.

Tast-Sinn

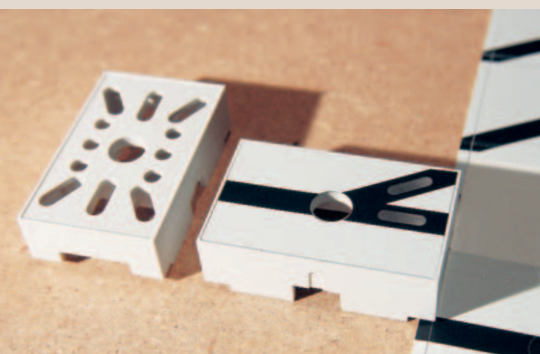
Es gibt viele Arten, Züge auf den richtigen Weg zu bringen. Man kann Weichen und Signale beispielsweise mit der Hand stellen, mit Tastenpulten oder mit einer Digital-Zentrale.

Jede Methode hat Vor- und Nachteile. Im ersten Fall entfällt eine Verdrahtung, als Rückmelder fungiert der Bediener. Je nach Anlagengröße kann der läuferische Einsatz für den Modellbahner hoch sein. Die Arbeit mit Tastenpulten bedingt einen hohen Verdrahtungsaufwand. Das Schalten mit der Zentrale, die auch dem Fahren dient, kann nur empfohlen werden, wenn man genügend Zeit hat, um zwischen Schalt- und Fahrmenü zu wechseln. Ist das nicht der Fall, artet der Betrieb schnell in Stress aus. Will man diesen vermeiden, hilft eigentlich nur ein separates Stellpult, wenn die Zentrale kein solches integriert hat, oder man arbeitet gar mit einer Computersteuerung.

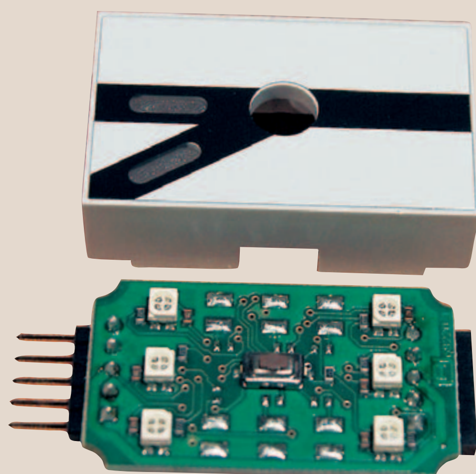
Ein Stellpult mit der Bedienoberfläche des seit den 60er-Jahren bei der DB gebräuchlichen DrS2 bietet Uhlenbrock jetzt mit dem Track-Control an. Mit Adaptern lässt sich das Stellpult an jeder beliebigen Zentrale oder sogar bei analogem Fahrbetrieb einsetzen. Richtig komfortabel gestalten sich Aufbau, Anschluss und Betrieb aber im hauseigenen Loco-Net. Wie gut durchdacht das System ist, zeigt, dass fünf Elektronik-Platinen zum Aufbau aller erdenklichen Weichen- und Signalformationen genügen. Dem Basisset 69000 liegen neben Elementen für drei Weichen, ebensovielen Signalen und anderen Bausteinen auch das zum Anschluss notwendige Modul sowie eine CD mit der TC-Edit-Software und weiteren Informationen bei. Die im Set enthaltene Anleitung erklärt übersichtlich Zusammenbau und Programmierung. Alle Platinen, Kunststoff-Elemente und Folien sind auch einzeln erhältlich. Der Aufbau ist nicht weiter kompliziert, im Grunde kann man die Elemente nicht einmal seitenverkehrt aufbauen, da in diesem Falle die Anschlüsse nicht mehr passen.

Die wichtigste Unterlage für den Aufbau des Pultes ist der Gleisplan. Dieser kann mit TC-Edit erstellt oder auch, wie im vorliegenden Fall, eine einfache Handskizze auf kariertem Papier sein. Zunächst schafft man

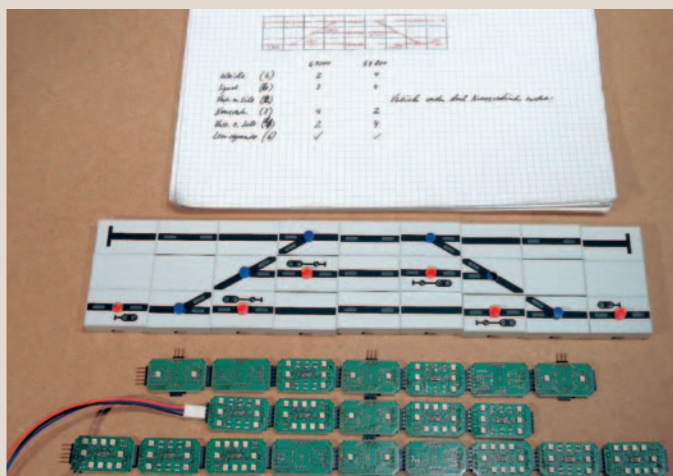
Montage des Stellpultes



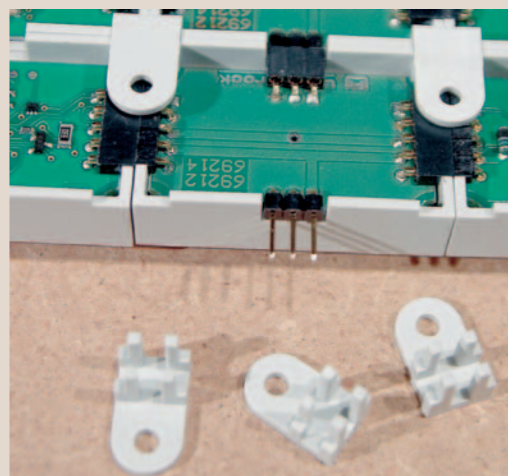
Im Streiflicht erkennt man die Kante zum Anlegen der Folie.



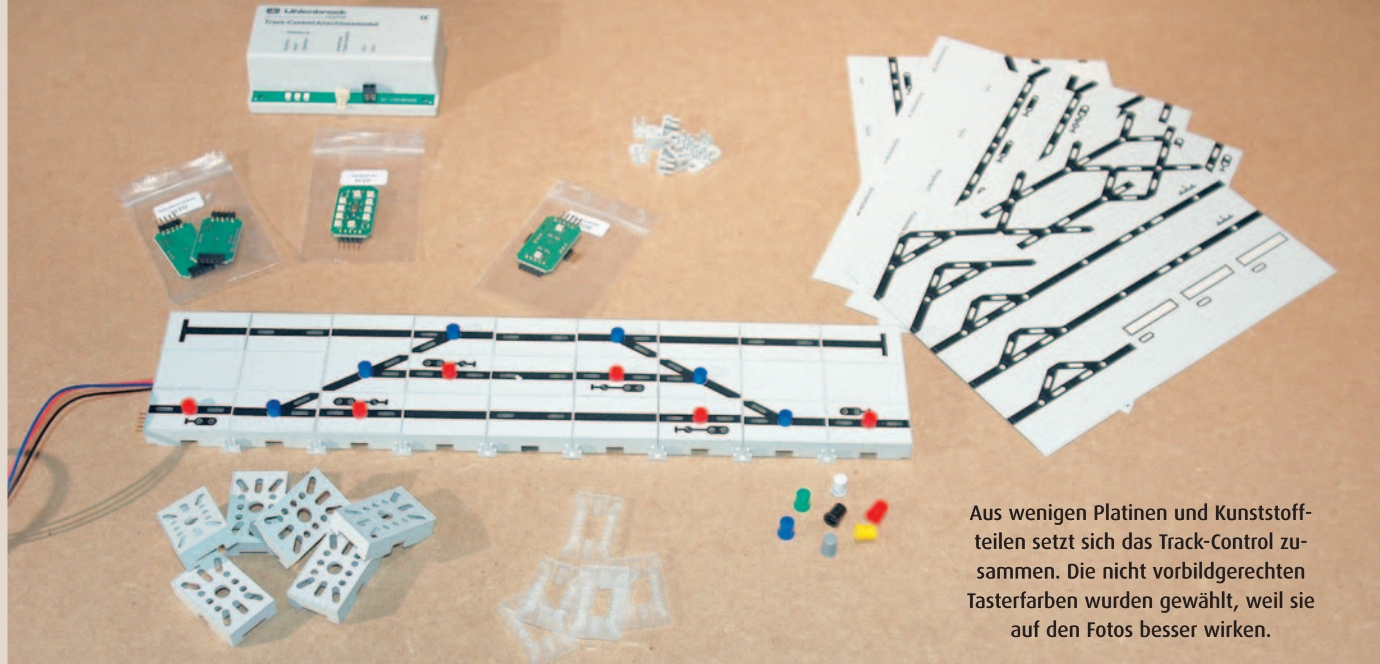
Ein Weichenmodul samt beschriftetem Kunststoff-Körper.



Nach dem gezeichneten oder am Computer erstellten Gleisplan setzt man die beschrifteten Kunststoff-Segmente und die Platinen zusammen.



Mit Steckverbindern fixiert man Platinen und Pultoberfläche.


Aus wenigen Platinen und Kunststoffteilen setzt sich das Track-Control zusammen. Die nicht vorbildgerechten Tasterfarben wurden gewählt, weil sie auf den Fotos besser wirken.

sich auf einem Tisch eine etwa 75 x 100 cm große freie Arbeitsfläche, auf der man die benötigten Teile ausbreitet.

Dann bereitet man die Kunststoffsegmente vor, indem man die transparenten Streuscheiben in die Gehäuse einlegt. Um die Streuscheiben ganz einzudrücken, kam im vorliegenden Fall eine kleine, maximal geöffnete Flachzange zum Einsatz. Die Segmente ordnet man so an, wie sie sich später als Pult darstellen. Aus optischen Gründen sollte man die Elemente so drehen, dass die Angussvertiefungen nach Innen zeigen.

Anschließend zieht man die passenden Symbol-Folien vom Träger-Papier ab und passt sie den Kunststoffkörpern an. Obwohl die umlaufende, erhöhte Kante die Ausrichtung erleichtert, ist die Anpassung der Folien doch recht zeitaufwendig. Geschickt ist es, von einer der beiden Seiten eine Lichtquelle aufzustellen, die einen harten Schatten wirft, der die Kante hervorhebt.

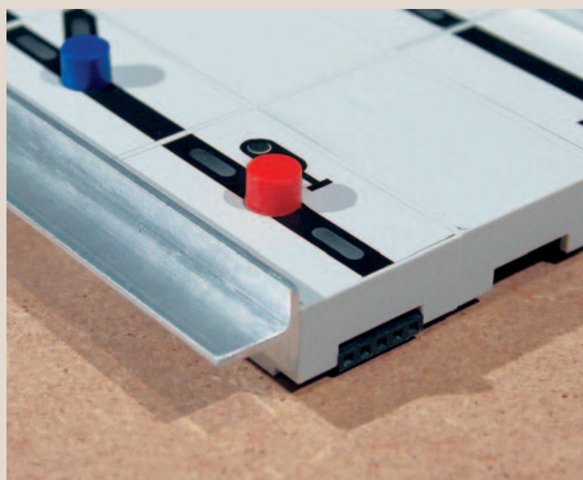
Das Zusammenstecken der Platine ist kinderleicht. Die an den Längsseiten sitzenden Stifte müssen immer nach oben, die an den Schmalseiten befindlichen nach links zeigen. Da die sortenrein vom Hersteller eingetüteten Platinen ebenso übersichtlich auf dem Arbeitsplatz bereitgelegt wurden, dauerte die Montage keine zehn Minuten! Man legt einfach die zu verbindenden Elemente auf den Tisch und schiebt sie zusammen. Wer sich die Möglichkeit erhalten möchte, das Pult später zu erweitern, sollte die links und oben überstehenden Stifte nicht, wie in der Anleitung notiert, abzwicken, sondern lieber jeweils eine Reihe Blindsegmente ansetzen. Zuletzt verbindet man noch eine der freien Stiftreihen mit dem Stecker des beiliegenden rot-blau-schwarzen Kabeldrillings. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass sich das rote Kabel oben befindet und dass der obere und der untere Stift frei bleiben!

Die Platinen werden einfach aneinander gesteckt

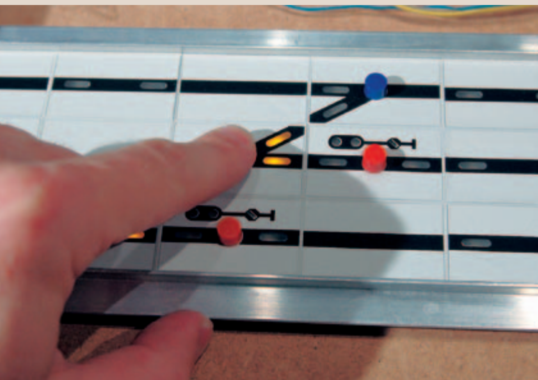
Für die Platzierung der Platinen in den Kunststoff-Segmenten rät die Anleitung, ein Gehäuseteil zu nehmen, in dieses das entsprechende Elektronik-Bauteil einzusetzen und dann jeweils vier aneinander grenzende Segmente zusammenzustecken und mit einem Steckverbinder zu fixieren. Wenn das Pult nicht größer ist als im vorliegenden Fall, so kann man auch die Gehäuseteile auf die bereits zusammengesteckten Platinen legen und das ganze recht labile Gebilde vorsichtig kippen, um mit den Steckverbindern gleichzeitig die Platinen in die endgültige Lage zu bringen. Sobald etwa vier Verbindungen stehen, erhält das Pult bereits ausreichende Stabilität. Letztere Methode erfordert zwar vorsichtiges Hantieren, hat aber den Vorzug, dass es kaum möglich ist, irgendwelche elektrischen Verbindungen oder Platinen zu verwechseln. →



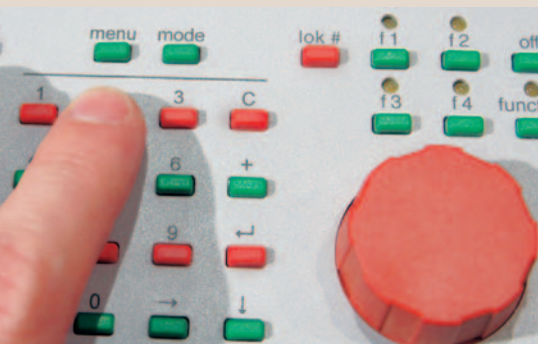
Neben dem links angesetzten Fahrregler sind noch Fahrstraßenspeicher und Zugnummernanzeige als Sonderelemente erhältlich.


Die eingeschobenen Aluprofile verleihen der Konstruktion für den Teppich-Einsatz Stabilität.

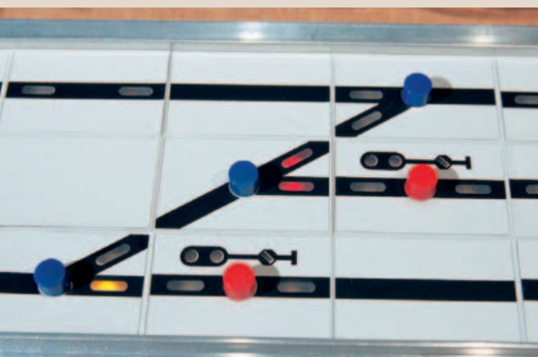
Programmierung



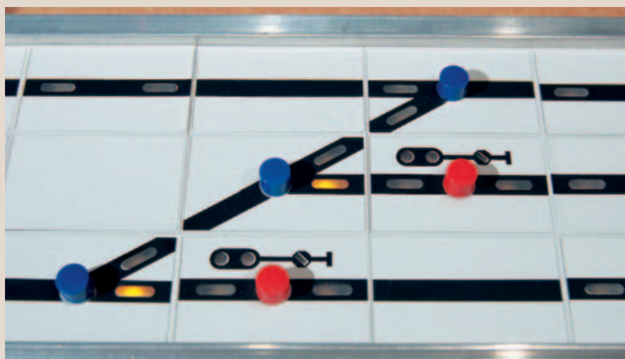
Zur Programmierung drückt man den Taster der betreffenden Weiche so oft, bis das entsprechende Symbol ausgeleuchtet ist.



Dann ist an der Loco-Net-Zentrale die Magnetartikeladresse für das Modul aufzurufen.



Die Farbe wechselt zur Bestätigung auf Rot.



Nach Beendigung der Eingabe drückt man nochmals den Taster auf dem Stellpult, worauf die Anzeige in den Standard-Modus wechselt, also die Stellung der Weiche angezeigt wird.

Fotos: Frickel

Die Steckverbinder, die nach außen weisen, soll man laut Anleitung halbieren, damit sich ein geschlossenes Bild ergibt. Leider benötigt man dafür einen dünnen Seitenschneider. Da man mit diesem auch noch exakt die Mitte treffen muss, damit Steckverbinder und Stellpultseiten plan abschließen, wäre es von Vorteil, wenn Uhlenbrock gleich halbe Verbinder beilegen würde. Darum und der Stabilität halber wurden im vorliegenden Fall T-Profile (11,5 x 1,5 mm) aus Aluminium passend abgelängt und einfach an den Längsseiten auf die Verbinder gesteckt. So kann das Pult auch lose auf einem Brett liegen und beispielsweise bei einer Teppichanlage schnell verpackt werden. Denselben Effekt erreicht man, wenn man die halbierten Steckverbinder so montiert, dass die Ösen nach außen zeigen. Dann lässt sich das Pult einfach auf einem Brett verschrauben. Als Erweiterungen bietet Uhlenbrock die Segmente Fahrstraßenspeicher, Zugnummernanzeige und einen Fahrregler an. Die Zugnummernanzeige funktioniert nur mit dem hauseigenen Lissy-System. Die Programmierung des Fahrstraßenspeichers kann nur mit dem Computer und dem Programm TC-Edit erfolgen. Der Fahrregler übernimmt wie eine Intellibox Triebfahrzeuge und schaltet 16 Sonderfunktionen. Ein mit Lissy ausgestattetes Fahrzeug, das gerade einen Empfänger passiert hat, kann sofort übernommen werden.

Die Programmierung der Platinen ist kinderleicht

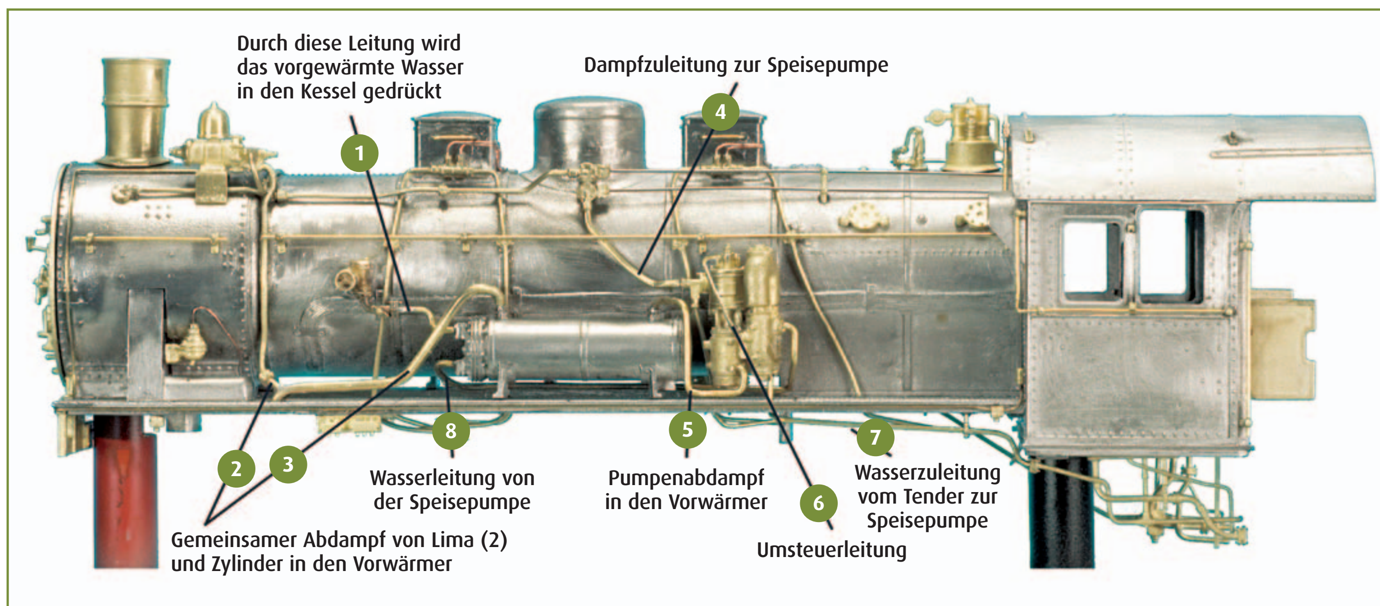
Nun kann das Pult angeschlossen und programmiert werden. Bevor man den Stecker vom Pult mit dem Anschlussmodul verbindet, sollte man nochmal nachsehen, ob das Gegenstück noch so steckt, dass das rote Kabel oben ist. Mit zwei Litzen verbindet man nun das Anschlussmodul (schwarze Schraubklemmen) mit einem separaten Wechselstrom-Trafo. Die Verbindung zur Intellibox stellt ein dem Basisset beiliegendes Loco-Net-Kabel her.

Die Programmierung der einzelnen Weichen ist denkbar einfach: Bei der ersten Inbetriebname genügt es, den Taster der betreffenden Weiche einmal zu drücken, worauf die Platine in den Programmiermodus schaltet. Denselben Taster betätigt man dann so oft, bis das entsprechende Symbol auf dem Stellpult ausgeleuchtet ist. An der Digital-Zentrale oder am Keyboard wählt man dann die Taste respektive die Magnetartikeladresse, die vom Pult aus geschaltet werden soll. Darauf blinkt das Weichensegment rot. Quasi zur Bestätigung der Programmierung betätigt man nochmals den Weichentaster, worauf das Symbol in Geradeausstellung geht. Weichenplatinen fungieren auch zur Weitergabe von Befehlen an Entkupplungsgleise oder zum Schalten von Anlagenbeleuchtung, Bahnübergängen oder anderen Verbrauchern mit Ein-/Aus-Funktion.

Die Eingabe von Signalen vollzieht sich in ähnlicher Weise. Allerdings ist zur Programmierung von mehrbegriffigen Signalen, der dynamischen Zuordnung von Vor- zu Hauptsignalen, der Definition eines Modultasters als Start- und/oder Zieltaster einer Fahrstraße, der Ausleuchtung und Gleisbelegtmeldung im Signalfeld (sowie in den Nachbarfeldern innerhalb einer Zeile) das Computer-Programm TC-Edit zu verwenden. Wer ohne Rechner auskommen muss, sollte sich auf Formsignale beschränken und beispielsweise Vorsignale, selbst wenn sie beim Hauptsignal stehen, auf einer separaten Platine platzieren. Wenn man der Platine dieselbe Digitaladresse zuweist, die das folgende Hauptsignal trägt, stimmt auch die Ausleuchtung. Besser wäre es allerdings, wenn man die unterschiedlichen Signalbilder einfach durchtasten könnte.

Der Analogbetrieb ist ebenfalls möglich, doch müssen alle Weichen, Lampen und Signale über Loco-Net-Schaltmodule angeschlossen sein. Deren Programmierung setzt den Einsatz eines Computers voraus.

Uhlenbrocks Track-Control ist ein auch für Einsteiger leicht zu erstellendes Gleisbildstellpult, das aber erst durch den Einsatz eines Computers zur Programmierung seinen vollen Leistungsumfang erhält. Mit jeweils unverbindlich empfohlenen 199 Euro für beide Sets ist das Stellpultsystem kein Schnäppchen, doch macht sich die Investition wegen der übersichtlichen Verdrahtung und der einfachen Erweiterbarkeit schnell bezahlt. *Jochen Frickel*



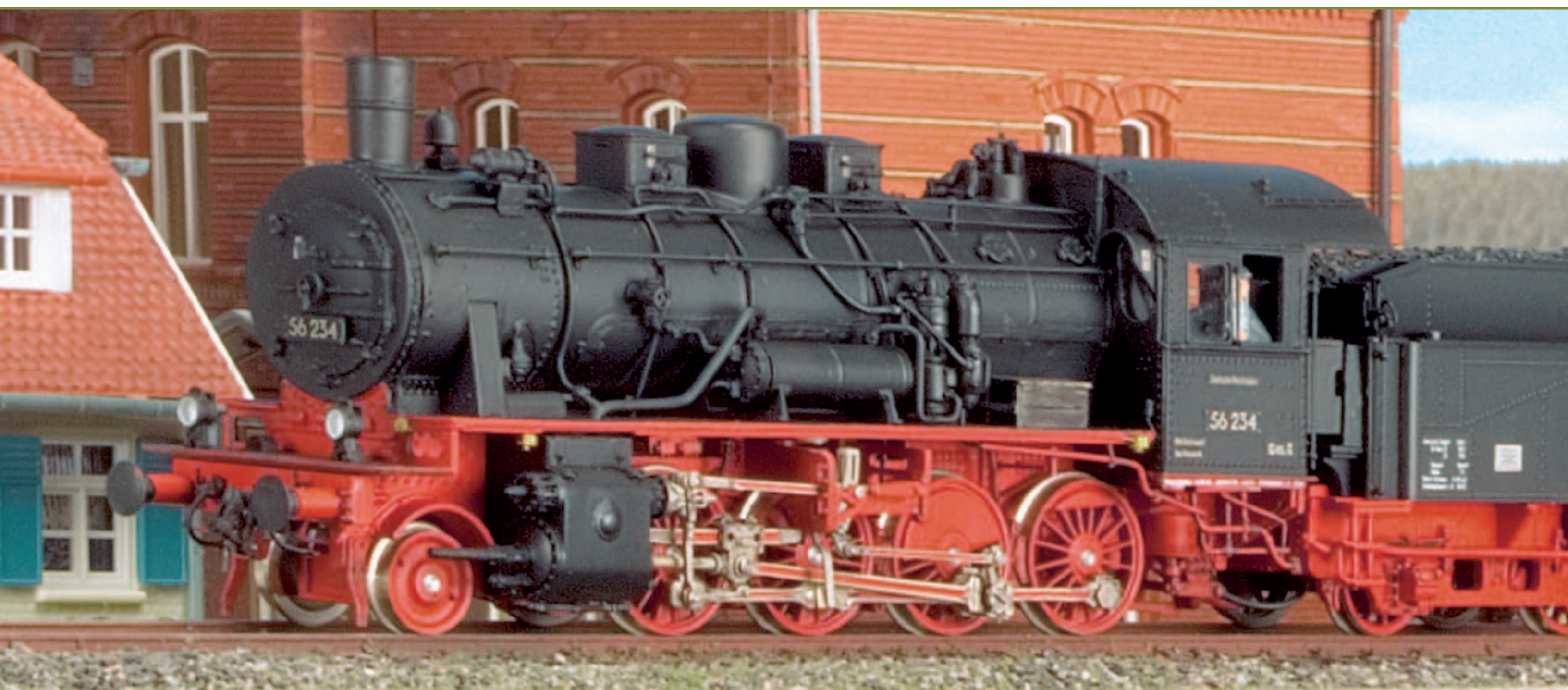
Die G8.1 mit Laufachse ist wegen ihrer Vielseitigkeit ideal für die Modellbahn. Wer Weinerts 56.2-8 baut, darf sich am Ende noch über Aussehen und Fahreigenschaften freuen.

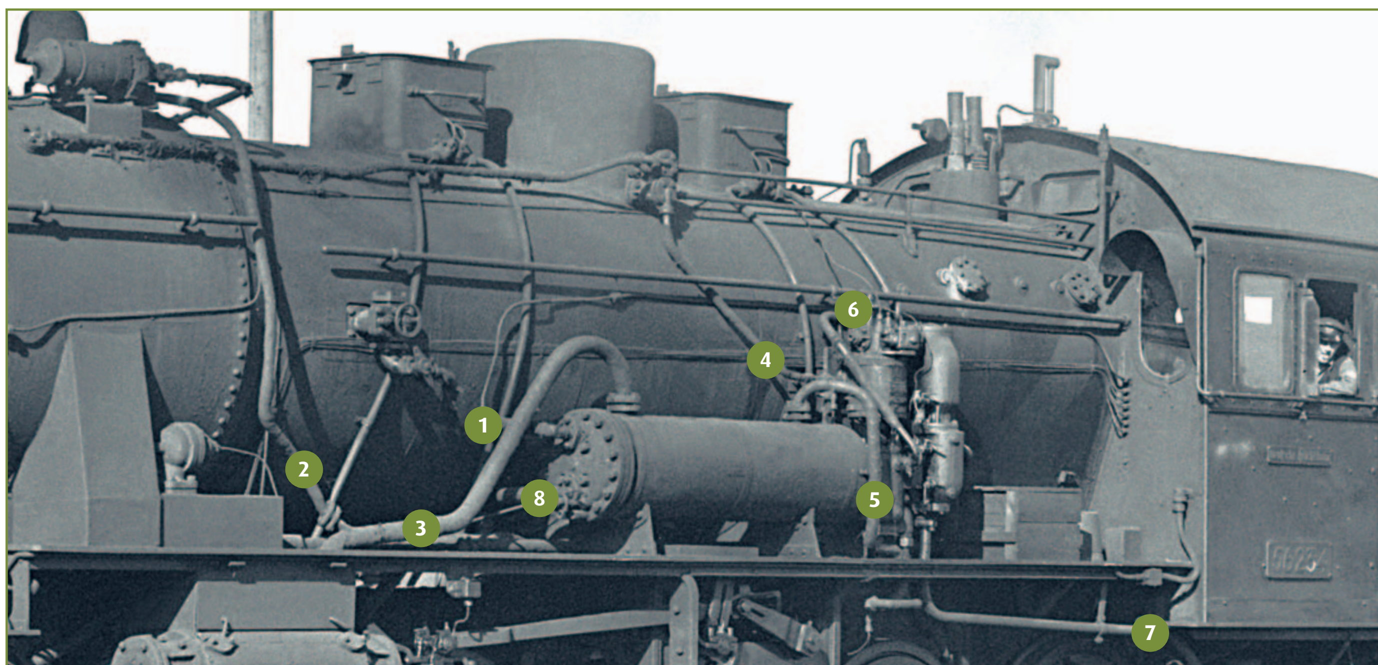
Teil 2

Lauf-Hilfe

Nachdem im ersten Teil der Werkstatt auf die Schwierigkeiten beim Zusammenbau von Kessel und Rahmen hingewiesen und mit der Montage der zahlreichen Kesselanbauten begonnen wurde, wird die Weinert-H0-56 234 im zweiten Teil nun komplettiert.

Die Abdampfleitung Zylinder – Vorwärmer (Durchmes-





56 234 verfügt unglücklicherweise über zahlreiche Kesseldetails, die alle akkurat nachgebaut werden wollen.

ser: 0,6 Millimeter) muss neu angefertigt werden. Der Flansch (Anschluss Lichtmaschinen-Leitung) kann verwendet werden, indem man ihn vom Gussteil abtrennt. Die Seite zum gemeinsamen Rohr wird etwa 3 mm lang belassen, die andere Seite bündig abgeschnitten und mittig mit einer 0,5-mm-Bohrung (0,6 mm tief) versehen. Anschließend wird der Flansch kurz vor der Biegung angelötet beziehungsweise -geklebt. Nun kann auch die Lichtmaschine (Lima) ihren Platz finden. Die Originalleitung wird geformt, angepasst und in den Flansch geklebt.

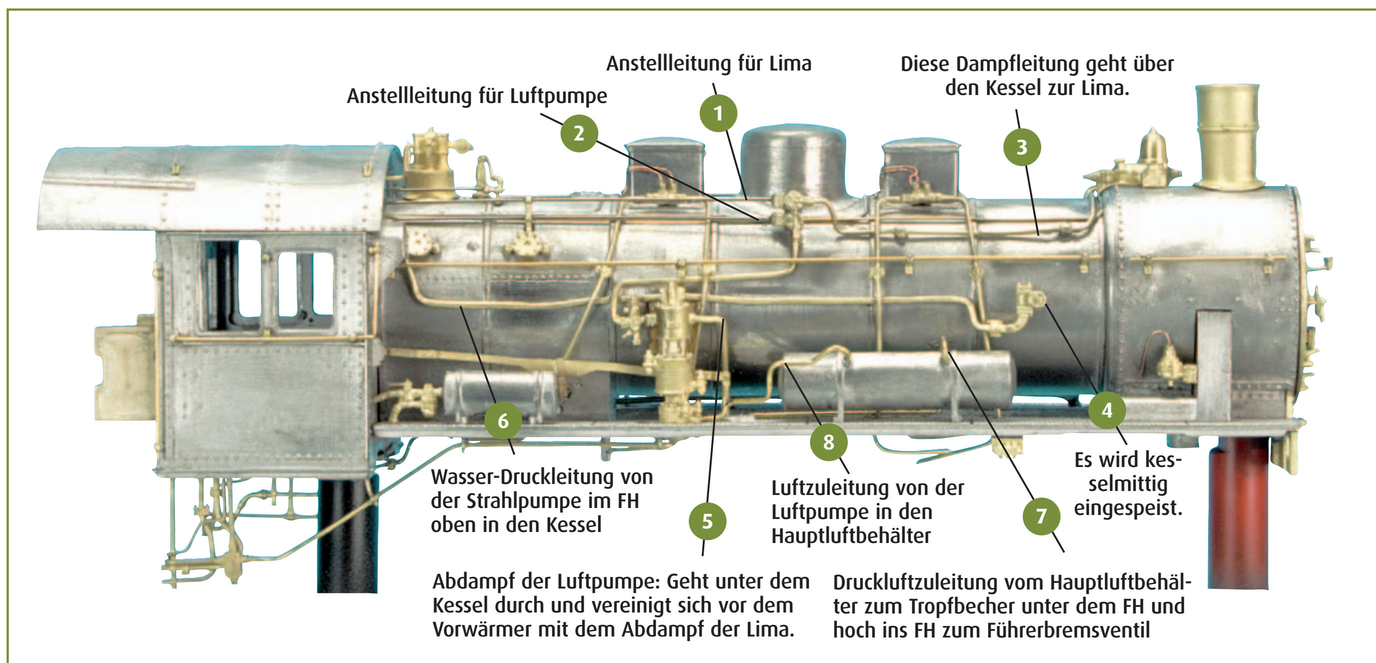
Auf dem Vorbildfoto ist vorn an der Rauchkammer noch eine auffällige E-Leitung von →



Die Nachbildung dieser Verteilerdose und der zu ihr führenden Leitungen ist eine mühselige, zusätzliche Fleißarbeit.*



Ob mit Nahgüterzug oder kurzem Eilzug, die fertige DR-Lok entschädigt für alle Schwierigkeiten und Umstände, die sich dem Bau in den Weg stellten.



der Verteilerdose (Bild *) unterhalb des Umlaufes nach oben, hinter der Lima visuell verschwindend, zu sehen. Auch diese ist leicht aus 0,3-mm-Draht nachzubiegen und anzukleben. Eine kleine Schwierigkeit ist die Verteilerdose, die leider an der Messing-(Ms)-Stütze nicht vorhanden ist. Wer sich versuchen möchte, sägt aus 1-mm-Ms-Blech ein Stück von 1 mal 1,3 mm aus, spannt es in den Schraubstock und sägt in Längsrichtung eine Nut ein, damit sich dieser Pseudo-Kasten über die angeklebte Leitung stülpen lässt. Nach dem Verklebenwird er noch eventuell mit der Feile geputzt und oben vorsichtig mit einem 0,4-mm-Bohrer angebohrt, damit die Leitung etwas Halt zum Kleben findet.

Die Rauchkammertür muss auch dem Vorbild entsprechend umgearbeitet werden. Die bereits vorhandenen Löcher (außer dem Loch für das Handrad) werden zugelötet beziehungsweise -gespachtelt und verschliffen. Das Nummernschild sitzt dicht unter dem Handrad. Man muss den Halter aber so platzieren, dass das Ätzschild noch unter das Handrad passt!

Die Löcher für die Griffstangen und Laternenhalter sind mit viel Vorsicht und Öl zu bohren. Damit der Bohrer beim Austritt nicht verkanten und abbrechen kann, werden an der Innenseite der Tür mit einem Fräser und der Minibohrmaschine die Stellen, wo sich die Löcher befinden, halbrund ausgefräst. Anschließend wird bestückt und verputzt. Die Tür wird allerdings erst nach der Endkontrolle eingeklebt.

Die Lokführerseite ist nicht ganz so aufwendig. Der Leitungssatz 107b (Behälter – Pumpe) kann nicht verwendet werden. Stattdessen biegt man aus 0,5-mm-Ms-Draht nach dem Vorbild die Leitung von der Pumpe zum Behälter. Die am Behälter vorn angeschlossene Druckluftleitung geht am Umlauf nach hinten unter das Führerhaus (FH) zum Tropfbecher. Damit aber die Verlegung nicht zu kompliziert wird, werden zwei Teile angefertigt. Das erste Teil geht bis an die Hinterkante des Umlaufes und wird dort fixiert. Das zweite geht vom Tropfbecher hoch zum Umlauf und ab dort nach hinten und wird ebenfalls an der Hinterkante des Umlaufs verklebt. An der Führerhauskante wird noch eine Stütze eingeklebt, damit (wie beim Vorbild) die Leitung festen Halt findet. Die Abdampfleitung von der Pumpe geht unter dem Kessel durch und vereinigt sich vor dem Vorwärmer mit der Abdampfleitung der Lima. Es wird aber nur ein kurzes Stück gebogen und dieses endet unter dem Kessel. Der Rest bleibt sowieso unsichtbar. Die Wasserdruckleitung von der Strahlpumpe im FH zum Einspeiseventil wird etwas anders als in der Bauanleitung beschrieben verlegt: Sie führt in Kesselmitte vom Ventil bis zum FH, geht dann rechtwinklig noch oben und verschwindet mit einer kleinen Biegung in Richtung Stehkessel oben im FH. Weiter wird dann nach Bauanleitung verfahren.

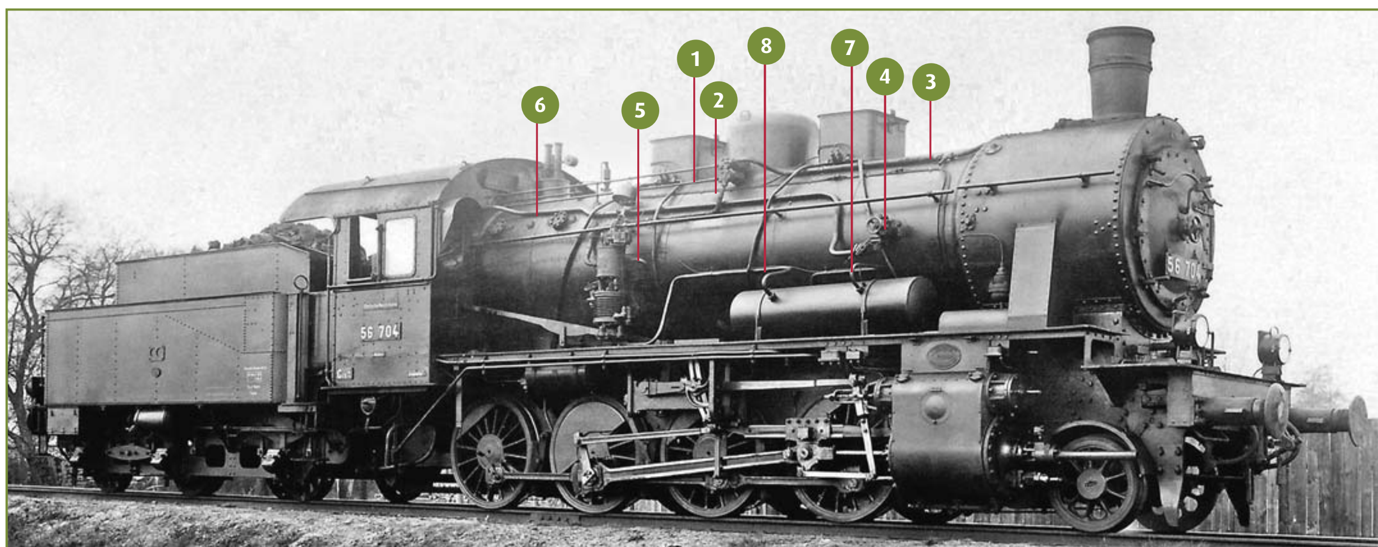
Viele feine Leitungen erfordern eine ruhige, geduldige Hand

Noch ein kleiner Tip zur Führerhaustür-Montage: Das Einsetzen der Winkelfeder ist mit Geduld verbunden. Als erstes sollte man prüfen, ob die Aussparung tief genug ist, damit die Feder mit dem Führungsdraht genügend Spiel hat. Wenn nicht, dann vorsichtig mit einer Trennscheibe und Minibohrmaschine die Nut vertiefen. Übrigens, ein wenig Teflonfett an der Feder verhindert das Wegspringen und später das Verkleben durch Farbe.

Sollten die Türen nicht fluchten und gegebenenfalls etwas nach außen stehen, kann ein hauchdünner Papierstreifen als Anschlag dienen. Umgekehrt hilft ein Feilenstrich zur Justierung.

Fahreigenschaften

Weinerts 56 234 ist nicht nur äußerlich ein gelungenes H0-Modell, sondern besitzt auch hervorragende, vorbildgerechte Fahreigenschaften: Bei 0,98 Volt fährt das 648 Gramm schwere Fahrzeug mit Schrittgeschwindigkeit an. Bei einer Spannung von 12 Volt fuhr es 69 km/h und besaß einen Auslauf von 260 mm. Somit steht auch dem Betriebseinsatz des Schmuckstücks nichts im Weg.



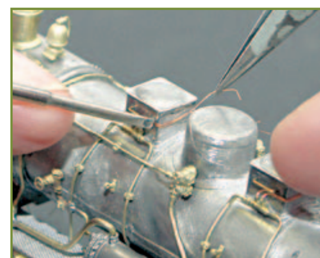
Die Bauteile des Weinert-Modells (li.) findet man alle beim Vorbild. Übrigens: Mit Laufachse war die G8 eine elegantere Erscheinung.

Laut Bauanleitung soll die elektrische Verbindung am oder im Tender als Steckverbindung ausgeführt werden. Nach einer anderen Lösung suchend, habe ich die Steckdosen in den hinteren Teil des Rahmens verlegt. So kann man den Tender in Ruhe ankuppeln und anschließend die elektrische Verbindung herstellen. Wenn man den Kohleeinsatz nicht fest verklebt, sondern nur mit einem kleinen Streifen doppelseitigen Klebebands fixiert, können nach der Kupplung die Drähte in die richtige Länge gezogen werden.

Noch eine Bemerkung zur Stromabnahme: Der Schleifer zur letzten Achse führt durch die Rahmenstütze und kann eventuell einen Kurzschluss verursachen. Ein Streifen (1 mm breit) Tesa-Klebeband oben an der kritischen Stelle fixiert, verhindert dies dauerhaft.

Nach der Säuberung, Grundierung und einer akkuraten Lackierung wird dekoriert und nach ausreichender Trockenzeit das gesamte Modell mit Acryl seidenmatt (Microscale-Badger) hauchdünn überspritzt. Das Scheibeneinsetzen beendet die Arbeiten.

Weinerts 56.2-8 ist ein lohnenswerter Bausatz, der zahlreiche Möglichkeiten zur Vorbildnachbildung erlaubt, viel Spaß bereitet, aber auch einige Vorarbeit erfordert und etwas Mühe macht. *Rainer Albrecht/al*



Auch die Montage der feinen Sandfallrohre mit einem Schraubendreher und einer Pinzette geht nicht ohne Geduld.



Ein einfaches Gummiband ist die beste Klebehilfe bei der Tendermontage. Geklebt wird mit einem kriechfähigen Sekundenkleber, der selbstständig in die Ritzen einzieht.



Auch ein schöner Rücken kann entzücken. Die fertige Lok macht aus allen Perspektiven eine gute Figur.

Fotos: Rainer Albrecht/Slg. Rainer Albrecht

Teil 1

Die fränkische H0-Nebenbahn hat es in sich: Michael Robert Gauß erprobt den Fahrbetrieb mit zwei Strom- und zwei Digitalsystemen auf einem Gleis.

Innovative Mischung

Wie bitte bekommt man denn Zweileiter-Gleichstrom und Dreischienen-Wechselstrom unter einen Hut, pardon, auf ein Gleis?

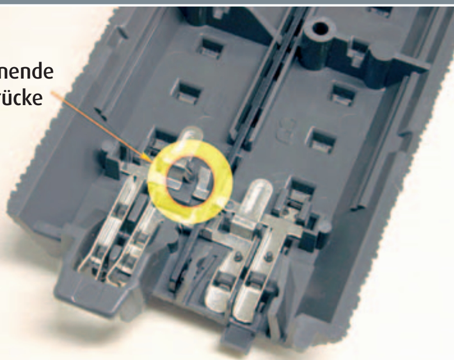
Mit zwei Strom- und zwei Digitalsystemen bei einer Modul- respektive Segmentnorm wird die thematisch im Fränkischen angesiedelte H0-Nebenbahnanlage beispielhaft zeigen, was wie möglich ist.

Innovationen in Unterpreuschwitz: Unter diesem Motto entsteht in losen Folgen nach und nach die auf den ersten Blick simple, in ihrer innovativen Mischung aber höchst trickreiche und erweiterbare Modellbahnanlage.

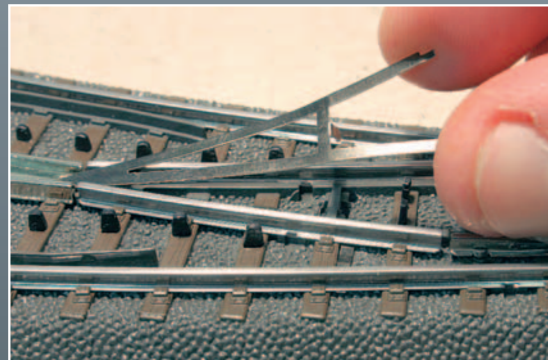
Komplexen Problemen, so auch elektrischen, begegnet man am besten mittels möglichst einfacher Denkweise: Prinzipiell haben wir ja nur zwei Schienen und einen Mittelleiter, dazu zwei Stromquellen mit jeweils zwei Polen. Bringt man alles auf einen gemeinsamen Nenner, indem gedanklich Schienen und Mittelleiter diesen Stromquellen zugeordnet werden, gelangt man zwangsläufig zu dem Ergebnis, dass sich die Schaltung der Gleisabschnitte im Zweisystem-Mischbetrieb auf die beiden Außenschienen beschränken muss und der Mittelleiter in diesem Zusammenhang gar nicht interessiert.

Wir benötigen also pro jeweils über beide Außenschienen zu isolierendem Gleisabschnitt einen speziellen zweipoligen Umschalter (etwa Conrad-Electronic, # 703095), um zwischen den beiden Systemen hin- und herschalten zu können. Mit ihm werden die Schienen wechselweise gegen die beiden Pole der Gleichstromquelle oder gegen Masse (0, braun) des Märklin-Trafos geschaltet. In Mittelstellung (OFF) des Kippschalters bleibt der betreffende Gleisabschnitt zur Abstellung von Fahrzeugen völlig stromlos.

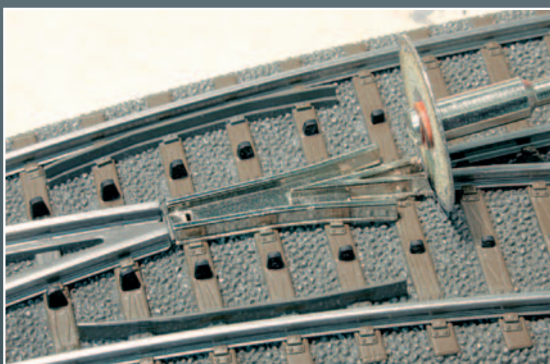
Am Mittelleiter liegt hingegen ohne irgendwelche schaltbaren Unterbrechungen stets die Phase (B, rot) des Märklin-Fahrstroms an. Auch auf der Anlage selbst verläuft der Mittelleiter durch den gesamten Be-



Die blecherne Verbindung des Minuspols (Masse) ist an sämtlichen Enden der Gleise und der Weichen zu durchtrennen.



Bei kurzen Weichen, so auch bei der Bogenweiche, entfernt man zunächst die kurzschließenden Bleche in A-Form.

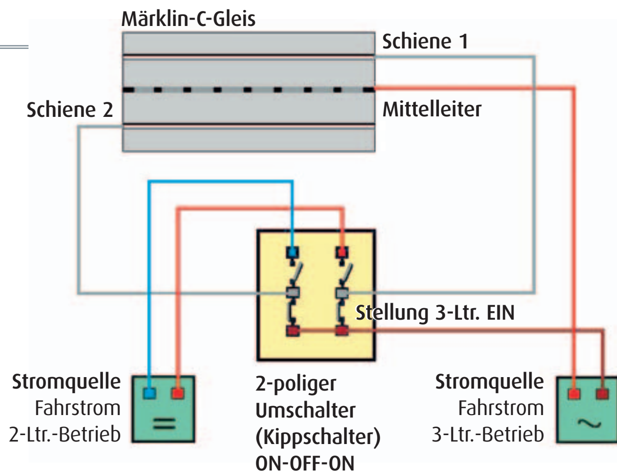


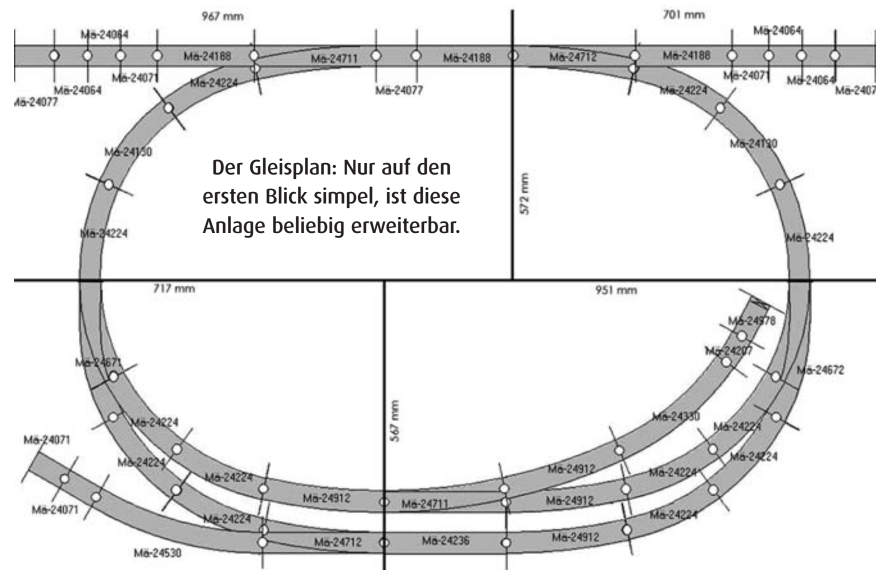
Die Isolierung der Herzstücke der Weichen mittels einer Trennscheibe ist vonnöten. Ein Schnitt reicht bei der Bogenweiche.



Anschluss per Litzen: So versorgt man die inneren Schienen hinter dem abgetrennten Herzstück mit Strom.

Funktionsprinzip Mischbetrieb





Der Gleisplan: Nur auf den ersten Blick simpel, ist diese Anlage beliebig erweiterbar.

reich eines Fahrreglers ohne jede Trennstelle. Hingegen empfiehlt sich bei den Außenschienen deren Unterbrechung in schaltbare Einzelabschnitte.

Märklins C-Gleis ist für unser Vorhaben ideal. Es erlaubt, entsprechende Eingriffe und die Beschränkung auf die ohnehin schöneren schlanken Weichen vorausgesetzt, problemlos auch einen Zweileiter-Betrieb.

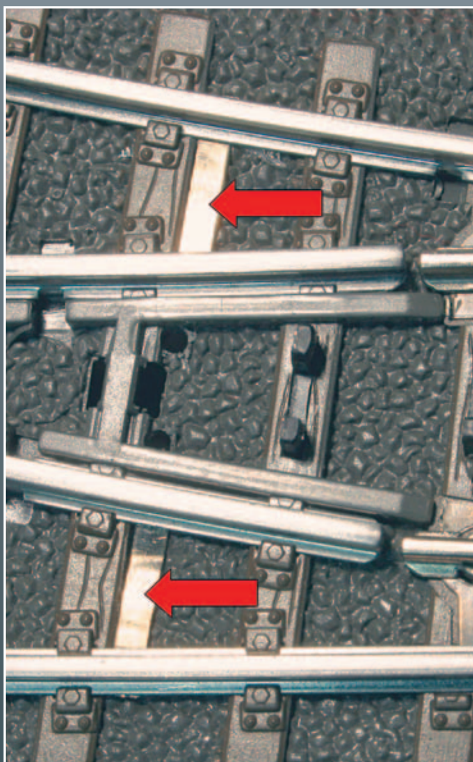
Auf den Unterseiten sämtlicher Gleise sind zunächst mittels Seitenschneiders die Blech-Kontaktbrücken zwischen den beiden Außenschienen zu trennen. An den Weichen ist jeweils vor und nach dem Herzstück mit der Trennscheibe eine Isolierstelle anzulegen. Sonst gäbe es beim Zweileiter-Betrieb im Herzstückbereich einen Kurzschluss. Mittels Litze verbindet man sodann auf der Weichenunterseite die beiden inneren Schienen nach dem Herzstück mit den jeweiligen äußeren, da diese durch die Trennung vom Herzstück stromlos wurden.

Problematischer gestaltet sich der Umbau der einfachen 24-Grad- und der Bogenweichen. Für Kurzschlüsse würden hier auch die a-förmigen Kontaktbleche sorgen. Sie müssen daher komplett entfernt und anschließend die beiden Schienen zwischen Weichenzunge und Herzstück elektrisch mit den jeweils äußeren Backenschienen verbunden werden. Dafür eignen sich perfekt Streifen der A-Bleche, die einfach unter die Schienenprofile geklemmt werden. Zusätzlicher Silberleitlack sorgt für die dauerhafte Verbindung.

Um bei Wechselstrom-Betrieb nun Kurzschlüsse durch den Mittelschleifer zu verhindern, sind vier zusätzliche Stütz-Punktkontakte (siehe Abbildung) einzusetzen.

Michael Robert Gauß/hc

Teil 2 in der Februar-Ausgabe



Erforderliche zusätzliche elektrische Versorgung: Dazu schiebt man einfach Abschnitte des A-Blechs unter die Schienen.



An den hier markierten Stellen ist der Einbau von zusätzlichen Pukos zwecks Führung des Schleifers notwendig.



Zuverlässige Lösung: Mit Silberleitlack stellt man die dauerhafte und sichere elektrische Verbindung einfach her.

Fotos, Zeichnungen: Gauß

Nach dem Taurus in Gartenbahngröße zieht Piko jetzt mit der Allzweckwaffe 218 nach und das zu einem hobbyfreundlichen Preis.

G-fährtin

Wer den Einstieg in die Gartenbahnerei wagen oder seinen Fahrzeugpark mit etwas Aktuellem bereichern möchte, kann dies nach dem Taurus jetzt auch mit der 218 von Piko tun. Überzeugender als beim E-Lok-Modell ist den Sonnebergern dabei die Umsetzung der Formgebung gelungen, die Proportionen sind durchaus gefällig. Freilich ist der Kompromiss eines Gartenbahnmodells nicht zu übersehen: In Länge und Höhe hat die Lok etwa einen Maßstab von 1:27; auf 45-Millimeter-Gleisen führe sie umgerechnet auf einer Spurweite von 1215 Millimetern.

Bei der Detaillierung orientierte man sich an den Hobby-Modellen in H0, wobei die Gravuren der Lüftergitter und der Drehgestelle durchaus überzeugen können. Die Griffstangen an den Türen sind farblich abgesetzte Elemente der Gehäuseform, während die Griffstangen an den Frontseiten und die Scheibenwischer separat eingesetzte Teile sind. Die klaren Front- und Seitenscheiben geben den Blick auf angedeutete Führerstände frei, wobei eine farbliche Nachbehandlung den Eindruck weiter verbessert. Einer der Führerstände ist mit einem Lokführer besetzt.

Die Lok wird mit Gleichstrom in einem Bereich bis 24 Volt betrieben. Erforderlich ist ein Regler, der mindestens 2 Ampere Strom liefert. Ansonsten heißt es: Lok aufs Gleis setzen und losfahren!

Mit dem verwendeten Regler erreicht die Lok bei 20 Volt eine umgerechnete Geschwindigkeit von 123 km/h, bei 10 Volt ist sie mit 60 km/h unterwegs. Das Fahrgeräusch ist angenehm und nicht zu laut. Der Auslauf beträgt bei 20 Volt zirka 140 Zentimeter und bei 10 Volt 40 Zentimeter.

Angetrieben wird die Lok von einem Motor je Drehgestell. Etwas schwierig ist die Wartung: Um die Öffnungen zum Schmieren zu erreichen, muss die Lok komplett zerlegt werden, anschließend sind die Drehgestelle zu entfernen. Zwar gibt es Skizzen, doch wäre die eine oder andere Erklärung gerade für Großbahn-Einsteiger von Nutzen gewesen.

Digitalbahner können die G-218 mit dem Decoder # 36120 nachrüsten. Kommt noch ein Sound-Kit dazu (# 36191), schlägt allerdings die gesamte Nachrüstung mit mehr als dem eigentlichen Lokpreis zu Buche.

Die analoge Lok kostet 229,98 Euro und wird komplett in Sonneberg produziert. Dieser Preis rechtfertigt sicher den einen oder anderen Kompromiss. *Henning Bösherz*

Auf einen Blick

PRO *Gute Proportionen; saubere Farbgebung und Beschriftung; Austausch-Mittelpufferkupplung; Preis*

KONTRA *Lok muss zum Ölen weit zerlegt werden; knappe Wartungsanleitung*

PREIS *229,98 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Steckbrief

- 218 276-4 der DBAG
- Maximale Geschwindigkeit: 123 km/h
- 60 km/h bei 10 Volt
- Anfahren: 2,2 Volt, 5 km/h
- Kriechen: 2,2 Volt, 5 km/h
- Auslauf aus V_{max} 140 cm
- Auslauf aus 60 km/h 40 cm
- Lichtaustritt: Ab 4,2 Volt

- **Hersteller:** Piko, Deutschland
- **Katalognummer:** 37 500
- **Nenngröße; Spur:** Gartenbahnmaßstab, Länge zirka 1:27; 45 mm
- **Stromsystem:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Maximale Spannung:** 24 Volt
- **Stromaufnahme:** 2 Ampere
- **Kleinster befahrener Radius:** 600 Millimeter
- **Nachrüstung:** Decoder 36120 (91,90 Euro); Sound-Kit 36191 (149,90 Euro)

„Auf, auf, zum fröhlichen Fahren, auf in das G-Spur-Gleis“: Pikos neuester Streich für Gartenbahner ist die Diesellok-BR 218.





Stimmige Proportionen und ein attraktives Farbschema machen den optischen Reiz der neuen Bachmann-Modelle aus.

Baldwins Sharknose gehörte zu den markantesten US-Dieselloks. Bachmann fertigt jetzt ein H0-Modell.

Hai-Attacke!

Der Hersteller des Originals bezeichnete die von Eisenbahnfreunden wegen der charakteristisch geformten Nase Sharknose genannte Diesellok schlicht als RF-16 (anfangs als DR-4-4-15). RF steht für Road-Freight (Strecken-Güterverkehr), 16 für die Leistung von etwa 1600 PS.

Da die Loks keine Zugheizeinrichtung besaßen, kamen sie auch nur vor Güterzügen zum Einsatz. Eine Ausnahme bildeten die beiden hier vorgestellten Maschinen der Delaware & Hudson (D&H), die bis zur Abstellung 1978 bestens gepflegt gelegentlich vor Sonderzügen für Eisenbahnfreunde zum Einsatz kamen. Die Pennsylvania (PRR) setzte die Loks vorwiegend in der Konfiguration A-B-B-A, die New York Central (NYC) als A-B-A ein. Die D&H besaß nur die beiden A-Units und keine der führerstandslosen Booster-Loks. Die Ära der Sharks bei der Pennsy begann 1957 und endete 1966, die NYC setzte die Loks bis 1967 ein, gab einige bei General Electric in Zahlung, die sieben A- und zwei B-Units an die Monongahela abgab. Zwei dieser Einheiten wurden dann 1974 die Loks 1205 und 1216 der D&H.

Bachmann konstruierte die Sharks neu und teilte sie dem Standardsortiment zu. Dass die Loks möglichst preisgünstig sein sollten, fällt eigentlich nur an den fehlenden Führerstandseinrichtungen und an den fehlenden Trittstangen auf der rechten Seite auf. Alle anderen Gravuren, sogar die der beim Vorbild mehrteiligen Führerstandsfenster, fielen originalgetreu aus. Die Griffstangen an den Seitenwänden und an der Front sind freistehend ausgeführt. Die schicke silber-blau-gelbe Lackierung mit dem Wappen der D&H steht der Lok besonders gut. Die Druckqualität gefällt. Weniger gut sieht der große Abstand zwischen den Lokteilen aus. Diesen sollte man beispielsweise mit einem Faltenbalg kaschieren. Wenn man die Loks nur paarweise einsetzt, lohnen sich auch Gedanken über einen starren Kupplungsbügel. Die Stirnbeleuchtung bildet die vorbildgerechten Doppel-Scheinwerfer nach und wechselt mit der Fahrtrichtung.

Wegen des günstigen Preises der bereits mit Digitaldecoder ausgestatteten Lok sollte man gleich beide A-Units kaufen. Wer digital fährt und die Loks Rücken an Rücken einsetzen möchte, muss zunächst die Fahrtrichtung einer der beiden Maschinen ändern. Davon steht in der dürftigen Anleitung allerdings nichts. Die Vorgehensweise ist aber ganz einfach. Der Modelllbahner setzt eine der Loks aufs Gleis, ruft an der Zentrale im Hauptgleis-Programmiermodus (PoM) die CV29 auf und gibt beim Bit 1 den Wert 1 (Fahrtrichtung umgekehrt) ein. Erfreulicherweise kehrt der Decoder auch gleich den Lichtwechsel (gelbe LED) um. Die Fahreigenschaften sind analog wie digital ausgewogen, das Summen des Antriebes ist vernehmbar, aber nicht aufdringlich. Die Zugkraft einer einzelnen A-Unit genügt in der Ebene zur Beförderung von 14 vierachsigen US-Güterwagen.

Bei einem Preis von 65 Euro für einen einzelnen digitalen Hai lohnt sich das Zuschnappen.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Detaillierung; saubere Lackierung und Beschriftung; analog und digital sehr gute Fahreigenschaften; serienmäßiger Decoder; günstiger Preis*

KONTRA *Kuppelabstand; Trittstangen fehlen; Anleitungen*

PREIS *UVP: 65 Euro*

URTEILE

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 144 km/h (Fs. 28, 142 km/h)
- V_{max} Vorbild; 109 km/h bei 8,5 V (in Fs. 15)
- Auslauf aus V_{max} 105 mm
- Anfahren 2,1 V, < 1 km/h (Fs. 1, < 1 km/h)
- Zugkraft Ebene 44 g
- Zugkraft Steigung 3% 33 g
  Digitale Fahrwerte in Klammern

- **Hersteller:** Bachmann, China
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 61801 (#1205), 61806 (#1216)
- **Andere Ausführungen:** Pennsylvania, New York Central, Baltimore & Ohio, Demonstrator (für alle auch B-Units)
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Kadee-kompatibel
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** –, Decoder-Platine
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** –



Angesichts des Preises ist es nicht verwunderlich, dass der Rangierer vorsichtiges Heranfahren der Lok an seinen schönen Wagen einfordert.

Elkom fertigt ein H0-Kleinserienmodell des offenen tschechischen Vierachsers Vsa in Epoche-III-Ausführung.

Wand-Arbeit

Ausländische, speziell osteuropäische Güterwagen in hoher Detaillierung zu fertigen, trauen sich westliche Hersteller in der Regel nicht. Darum entstehen in diesen Ländern Kleinserienhersteller, die sich dieser Fahrzeuge annehmen.

Ein solcher ist Elkom, der einen vierachsigen Güterwagen der Bauart Vsa (Art.-Nr. 870702) präsentiert. Das Vorbild entstand zwischen 1957 und 1967 in großen Stückzahlen und fand sich bis in die 90er-Jahre im Bestand der tschechoslowakischen Staatsbahn. Schon beim ersten Blick fällt auf, dass der Hersteller den Innenseiten der Wände genausoviel Aufmerksamkeit geschenkt hat wie dem Äußeren. Die Türen und sogar die Zurrösen sind nachgebildet, der Boden trägt vorbildgerechte Strukturen. Nachteilig ist, dass die Wände eine zu große Materialstärke aufweisen. Eine Vielzahl freistehender Bügel und die aus gekantetem Messingprofil bestehende Bremserbühne begeistern. Dass auch die Bremsanlage sorgfältig dargestellt wurde, versteht sich auch angesichts des hohen Preises von selbst.

Ebenso sorgfältig wie der Aufbau sind die Drehgestelle gestaltet, die dünne Wangen und an den Enden in Radebene liegende Bremsklötze aufweisen. Dass diese nicht verbunden sind, die in Drehgestell-Mitte sitzenden erst gar nicht nachgebildet wurden, sind die einzigen Kritikpunkte in diesem Bereich. Die Bügelkupplungen stecken in kulissengeführten Normschächten.

Die Qualität der Epoche-III-Beschriftung wird den Ansprüchen in dieser Preisklasse gerecht. Der Vierachser war übrigens dank RIV-Zeichen international einsetzbar, rollte damals also auch in beiden Teilen Deutschlands.

79 Euro sind für einen Kunststoff-Wagen ein sehr hoher Preis. Für ein fertig zusammengebautes Kleinserienmodell (50 Stück pro Serie) von sehr guter Qualität geht der Preis dagegen noch in Ordnung. Der Vertrieb erfolgt über: Classic Model CZ, Bartolomeˇjská 3, 01001 Prag 1, Tel./Fax: 00420/2/24228101, Internet: www.classicmodel.cz.

Jochen Frickel



Die Detaillierung der Innenwände und die unsichtbaren Formtrennkanten gehören zum Besten, was der Modell-Güterwagenmarkt derzeit zu bieten hat.

AUF EINEN BLICK

PRO *Feine Detaillierung; saubere Lackierung und Beschriftung; Kurzkupplungskulisse*

KONTRA *Dicke Bordwände; Bremsklötze; hoher Preis*

PREIS *79 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒



Neben dem großen Regelbereich sind vor allem die Zusatzfunktionen ein Gewinn für analogen Fahrbetrieb.

Auch Analogbahner wollen gepflegte Fahreigenschaften. Von Tillig gibt es einen Fahrregler, der verspricht, dabei zu helfen.

Regel-Bar

Auf die Kurzbezeichnung „TFi" hört ein neuer Fahrregler, den Tillig jetzt zur Auslieferung bringt. Er ist gedacht für analogen Fahrbetrieb (Gleichstrom, Spannung bis 12 Volt). Die Regelung, und das ist das Neue am TFi, erfolgt nicht über die Spannung, sondern über die Steuerung der Impulsbreiten: Der Regler liefert so genannten Rechteckstrom bei annähernd konstant 12 Volt. Die Taktung der Impulse erfolgt mit 123 Hertz.

Die Fahrtrichtung ist durch einen Kippschalter vorzuwählen. Durch den sehr großen Regelbereich ergibt sich ein fein steuerbares Fahren, das sich insbesondere im niedrigen Geschwindigkeitsbereich positiv bemerkbar macht. Je nach gewählter Fahrtrichtung leuchtet eine ringförmige LED orange oder grün mit auf. Bei einer möglichen Überlastung (ab 1 Ampere) oder einem Kurzschluss spricht das Gerät sehr schnell an und zeigt deutlich blinkend, dass etwas nicht stimmt.

Hervorzuheben sind zwei Funktionen, mit denen das Fahrverhalten verbessert werden kann, womit Eigenschaften erreicht werden, die an Digitalbetrieb heranreichen. Mit der Funktion F1 können Kennlinien so verändert werden, dass die Steigerung der Geschwindigkeiten im oberen oder unteren Spannungsbereich verstärkt oder geschwächt wird. Dadurch lässt sich zum Beispiel das Steuern bei niedriger Geschwindigkeit weiter verfeinern.

Funktion F2 ist eine Stop-Start-Automatik, die ein Fahrzeug mit Verzögerung halten oder anfahren lässt. Dabei kann die Einstellung der Verzögerung nach der Funktion F1 vorgenommen werden.

Erkauft wird die neue Technik allerdings mit einer wahrnehmbaren Geräuschentwicklung, da die Impulse entsprechende Schwingungen im Motor und im Getriebe verursachen können. Auch unterliegen die Kohlebürsten der Motoren einem höheren Verschleiß, da stets die volle Spannung anliegt. Der Fairness halber sei gesagt, dass der Hersteller in der Betriebsanleitung auf diese Charakteristika hinweist.

Der Fahrregler TFi (Artikelnummer 08130) kostet nach der Empfehlung von Tillig 99 Euro. *Henning Bösherz*

AUF EINEN BLICK

PRO *Großer Regelbereich; feines Regulieren; gute optische Anzeigen; Funktionen: Kennwertkurven; Start-Stop-Verzögerung*

KONTRA *Geräuschentwicklung bei Fahrzeugen möglich; höherer Kohlebürstenverschleiß*

PREIS *99 Euro (UVP)*

URTEILE ✗ ✗ ✗ ✗

Herpas Magic-H0-Modellserie wird mit VW 411, Audi 60 und Alfasud TI ausgebaut.

Nasenbär, Bastard und Rostlaube

Es gibt Autos, die tragen wenig liebevolle Spitznamen. Alfa Romeo Alfasud, Audi 60 und VW 411 Variant waren normale Gebrauchsautos und standen darum nie im Fokus der Autofans. Herpa ist zu danken, dass es diese Typen endlich als H0-Modelle gibt.

Als Nasenbär ist der VW 411 LE in die Automobilgeschichte eingegangen. Der Name bezog sich auf den langgezogenen vorderen Überhang ohne Kühlergrill. Dabei war der Variant genannte Kombi harmonischer proportioniert als die Schrägheck-Limousine. Mit ovalen Scheinwerferrahmen und Chromzierrat am Bug entspricht das Herpa-Modell der zwischen 1969 und 1972 gebauten Version.

Den Namen Bastard verpasste der damalige technische Geschäftsführer Dr. Ludwig Kraus dem ersten Nachkriegs-Audi (1965), weil dem DKW F102 ein Mercedes-Vierzylindermotor eingepflanzt wurde. Dieser Mix tat dem Erfolg (416 000 Exemplare in sieben Jahren) des Wagens aber keinen Abbruch. Die Gestaltung des Modells geht bis auf die zu weit in Richtung Radhäuser gerutschten vorderen Blinker in Ordnung. Die Radzierblenden und die seitliche Zierleiste gehörten anfangs zur aufpreispflichtigen Sonderausstattung.

Warum der Alfasud als Rostlaube in die Auto-Annalen einging, war wegen ungenügender Rostvorsorge oft schon einjährigen Alfas anzusehen. Dabei war der zwischen 1972 und 1983 gebaute Wagen ein hübsches und modern konzipiertes Auto mit spritzigen Motoren. An dem kleinen H0-Italiener gefällt besonders das mehrfarbige Wappen am Heck.

Für die drei Typen gilt: Alle weisen stimmige Proportionen und sorgfältig aufgedruckte Zierleisten und Rückleuchten auf. Da die Gestaltung der Radabdeckungen sich bei den Originalen durchaus ähnelte, sollte man über die Einheitsblenden hinwegsehen. Wer sich am Plastikglanz der Karosserien stört, kann diese mit hochglänzendem Klarlack überziehen.

Für einen Preis von 4,50 Euro pro Zweierset bieten die Herpa-Autos einen sehr guten Gegenwert. *Jochen Frickel*



So bunt war die Epoche IV: Alfasud, VW 411 LE und Audi 60 (v.l.). Da staunt sogar die Klementine aus der Ariel-Werbung (li.).

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; sorgfältige Bedruckung; günstiger Preis*

KONTRA *Einheitsradkappen; Plastikglanz*

PREIS *UVP 4,50 Euro (Zweierset)*

URTEILE ✗ ✗ ✗ ✗



Bedienelemente

1) Ein-/Aus-Schalter
2) Fahrregler
3) Fahrtrichtungstasten
4) Vierwege-Navigator
5) Gleisbildstellpult
6) Tacho mit Fahrstufenanzeige
7) Lokbild
8) Mögl. Stellungen des angewählten Hauptsperrsignals
9) Loksonderfunktionen
10) Zoom für Gleisbild
11) Menüs
12) Automatik-Modi
13) Fahrbildschirm: Lokliste oder zwei Loks plus Gleisbild
14) Bedienwerkzeug

Der Commander

LOKLISTE



Nach dem Druck auf das Lokbild öffnet sich die Lokliste.



Mit dem Vierwege-Navigator wechselt man zwischen den Untermenüs. Mit einem Druck auf das rot ausgeleuchtete Feld übernimmt man die Lok auf den Fahrbildschirm.

Viessmanns Zentrale Commander bietet beispielsweise ein integriertes Gleisbildstellpult. Der Umgang mit ihr offenbart noch viele weitere gute Ideen.

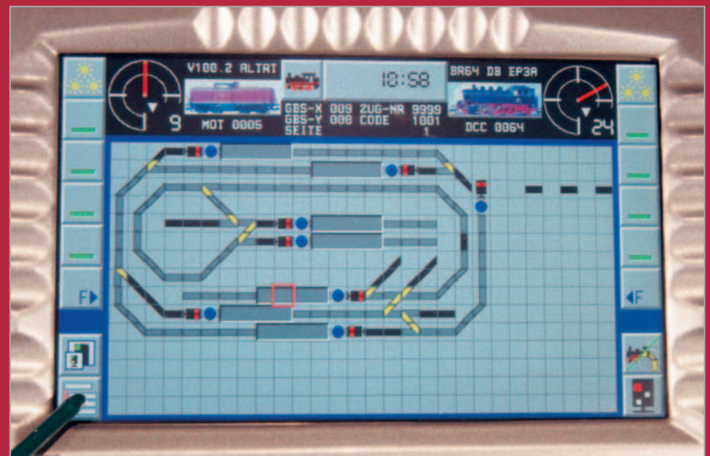
Was zeichnet eine gute Digitalzentrale aus? Dass man Züge mit ihr fahren und programmieren kann, dass sie Weichen schaltet und vielleicht Möglichkeiten bietet, einfache Automatik-Abläufe abzurufen. All das bieten die meisten Digital-Zentralen, ebenso wie man mit einem kleinen Schwarzweiß-Gerät fernsehen kann, oder wie ein Fiat 126 die Menschen von A nach B bringt.

Es soll aber Zeitgenossen geben, die sich etwas mehr Komfort wünschen. „Na, das kann aber teuer werden", sagt der Hüter des Geldbeutels. Doch was Viessmanns Commander als Serienausstattung mitbringt, ist andernorts aufpreispflichtig oder gar nicht erst lieferbar. Letzteres hat zur Folge, dass man beispielsweise vor der Anschaffung eines Gleisbildstellpultes Kataloge diverser Hersteller wälzen und die Kompatibilität mit dem eigenen Digitalsystem überprüfen muss. Das entfällt beim Commander. Modellbahner, die keine ausgesprochenen Eisenbahnkenner sind, freuen sich, dass man beim Commander anhand echter Fotos das gewünschte Triebfahrzeug sofort erkennen und aufrufen kann. Die Bilder kann man auch selbst machen und über einen Computer (USB-Kabel liegt dem Commander bei) in die Zentrale einladen. Es ist Platz für 1000 Lokdatensätze und 100 Fotos. Die Navigation wird durch das mehrfarbige Display erleichtert. Aber das Display zeigt nicht nur an, es hat auch eine berührungssensible Oberfläche, in Neudeutsch Touchscreen genannt. Um unschöne Fettrückstände oder Kratzer auf dem Touchscreen zu vermeiden, sollte man mit einem Spezialstift (erhältlich im Compu-

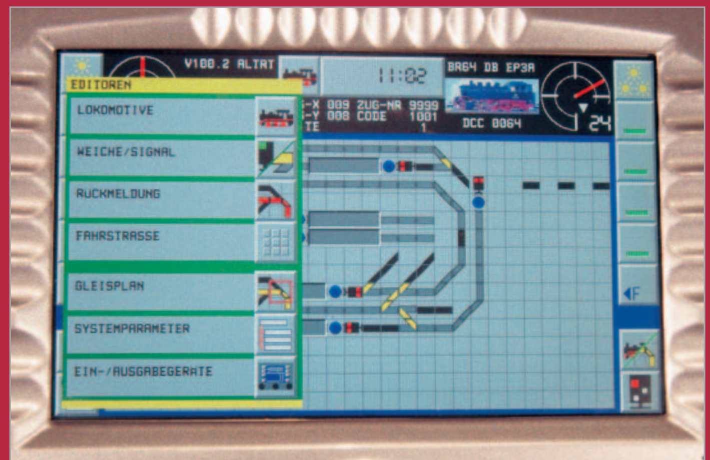
Menüstruktur

- Lokomotive (siehe Karteikarten)
- Weiche/Signal (Typ, Adresse, Stellrichtung, Anzeige normal/invertiert, Antriebsart)
- Rückmeldung (Typ, Encoder-Adresse)
- Fahrstraße (Nummer, Start-/Zielkontakte, Automatikmodus)
- Gleisplan (3 Gleispläne, bearbeiten)
- Systemparameter (Sprache, Display-Helligkeit, Protokolle, Startmodus, Modellzeit, Software-Update)
- Ein-/Ausgabegeräte

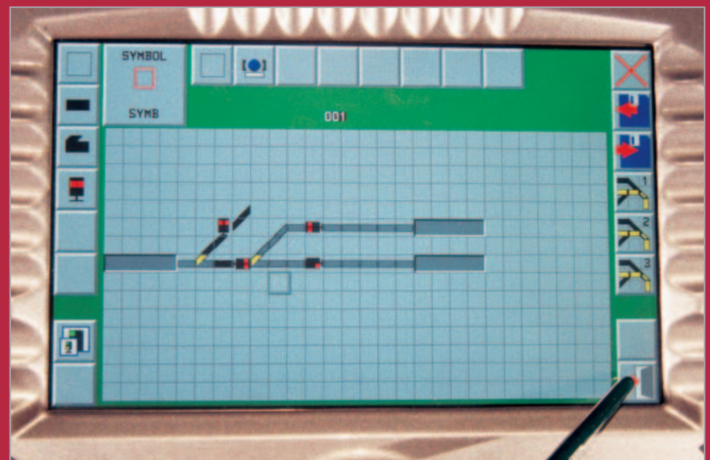
EDITOR-MENÜS



Unten links öffnen sich die Editor-Menüs.



Das gewünschte Menü wählt man aus der Liste aus.



Hinaus aus dem Menü geht es (logischerweise) durch die Tür.

ter-Fachhandel) oder einem anderen Gegenstand ohne Kanten bedienen. Eine leichte Berührung genügt bereits zur Aktivierung einer Schaltfläche. Der im vorliegenden Fall zum Einsatz gekommene Pinsel eignet sich ebenso. Trotzdem kann man erwarten, dass einem solchen hochwertigen Gerät ein geeigneter Stift beiliegt.

Die Inbetriebnahme ist nicht komplizierter als bei anderen Digital-Systemen: Man verbindet zunächst die Anschlusskabel der Anlage mit dem Ausgang des Commanders und schließt ein separates Programmiergleis an. Flotte 20 Sekunden, nachdem man die Starttaste rechts oben betätigt hat, ist der Commander betriebsbereit. Das Programmiergleis dient neben der Programmierung auch dazu, die Triebfahrzeuge dem Commander

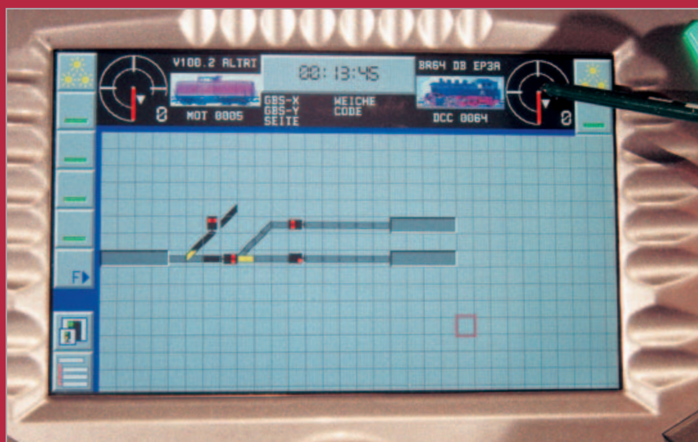
Automatisches Auslesen auf dem Programmiergleis

bekanntzumachen. Dazu stellt man einfach die Lok aufs Gleis und wartet einen Moment. Während der Decoder leise klickt, liest der Commander die Decoderwerte aus und öffnet ein Fenster in der Mitte des Monitors. So erfährt man gleich die Adresse und hat die Wahl, ob man die Lok einfach nur fahren, programmieren oder die Angaben zum Triebfahrzeug bearbeiten möchte. Die Erkennung funktioniert auch bei älteren Decodern, die weder „mfx“- noch Rail-Com-fähig sind! Beide Möglichkeiten zeigt der Commander im Klartext an. Im ersten Fall kann man sich entscheiden, von welchem der beiden Regler das Triebfahrzeug gesteuert werden soll. Sein Bild kann man später immer noch eingeben. Ruft man ein in der Lokliste befindliches Fahrzeug auf (Anwählen per Druck auf das Bild), so legt der Commander die Lok auf den Regler, von dem aus man die Aktion gestartet hat.

Die Fahrregler sind als Endlos-Drehregler mit Raststufen aufgebaut. Bei der Verminderung der Geschwindigkeit hält der Commander den Regler beim Erreichen des Nullpunkts mit einem deutlichen Klack an. Ein Druck auf den Regler stoppt die Lok sofort. Die Regler sind für große wie kleine Hände angenehm griffig. Da mit Ausnahme der Fahrtrichtungstasten keine weiteren Elemente in der Nähe der Fahrregler liegen, ist eine Fehlbedienung nahezu ausgeschlossen. Das die Fahrtrichtung anzeigende Dreieck neben dem Tacho ist allerdings arg winzig geraten.

Zur Programmierfunktion einer im Zugriff befindlichen Lok gelangt man einfach durch Druck auf das Tachometer-Symbol. Der so genannte Lokdaten-Editor ist einem Karteikarten-System nachempfunden. Auf der ersten Karte kann man Name, Lokbild, Decodertyp und Adresse ändern beziehungsweise auslesen. Eingaben speichert man im Decoder auf der linken Seite durch Druck auf die Taste, bei der der Pfeil auf die Lok zeigt, Auslesen wird durch die Taste mit dem Pfeil aus der Lok aktiviert. Im Commander speichert man Änderungen durch Anklicken des Disketten-Symbols. Die zweite Karte dient der Zuordnung von Zusatzfunktionen. Das Function-Mapping im Decoder kann man sich fortan sparen und die persönlich wichtigsten vier Sonderfunktionen auf vier Vorzugstasten legen. Schließlich benötigt man beim Wendezugdienst mit einer Soundlok eher selten ein Kupplungsgeräusch, aber immer wieder den Abfahrtspfiff und eventuell die Bahnhofsansage. Um eine Funktion auf eine Vorzugstaste zu legen, klickt man die Funk- →

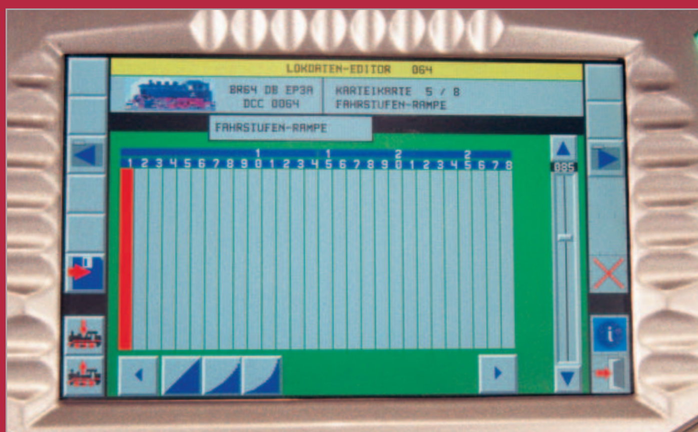
LOK-MENÜ



Ein Druck auf das Tachosymbol öffnet direkt das Lokmenü.



Mit dem blauen Pfeil geht's zur nächsten Karteikarte. Die Loksymbole links unten stehen für Programmieren (hinein) und Auslesen (hinaus).



Durch Entlangfahren der Balkenfelder mit dem Stift kann man im Decoder eine eigene Fahrcharakteristik programmieren.

tionstaste an und darauf die gewünschte Vorzugstaste – fertig! Die dritte Karteikarte enthält die wichtigsten Variablen für das Fahrverhalten. Die Einstellung nimmt man mit dem Schieberegler vor. Für große Veränderungen geht man mit dem Finger auf den Balken und verschiebt diesen, schrittweise geht es durch Betätigen der Pfeiltasten. Auch dabei kann man über die beiden Tasten „rein in die Lok" und „raus aus der Lok" programmieren oder auslesen.

Die Karteikarte Fahrstufenvorwahl ermöglicht es, das Fahrverhalten auf dem Commander anzupassen, ohne den Decoder umprogrammieren zu müssen. Diese Einstellung ist wichtig für automatisierte Fahrten, wenn Rückmelder als Schaltgleise fungieren (beispielsweise Langsamfahrt, bei Soundloks Hupe aktivieren oder bestimmte Fahrstraßen legen). Auch Fahrplan-Informationen, wie beispielsweise mit welcher Geschwindigkeit ein bestimmter Zug ein bestimmtes Gleis befahren darf, lassen sich so umsetzen.

Zum Schalten von Magnetartikeln benötigt man keine Zusatzgeräte, da der Commander separate Ausgänge (2x High-Speed-Bus, 1x Low-Speed-Bus) besitzt. An erstere kann man ausschließlich neue, speziell für den Commander entwickelte Decoder anschließen. Er dient auch der Kommunikation mit datenhungrigen Teilnehmern wie Funk-Basis-Stationen, aber auch Commandern untereinander. Der so genannte Low-Speed-Bus dagegen ist der Kommunikationsweg für ältere Komponenten. Neben Rückmeldern und Decodern lassen sich direkt auch Xpress-Net- (Lenz) und Roco-Net-Geräte (Roco) anschließen. So kann man beispielsweise Rocos Lok- und Multi-Maus (letztere zeigt auch die bei ihr eingegebenen Namen an) als Handregler ansetzen.

Was den Commander von allen anderen Zentralen schon rein gestalterisch unterscheidet, ist das integrierte Gleisbildstellpult. Mit diesem kann man supereinfach das Gleisbild seiner Anlage eingeben und, wenn die Weichen, Signale und Entkuppler digitalisiert sind, diese auch betätigen. Bis zu drei Gleispläne kann der Commander verwalten. Werden beispielsweise für Modulanlagen mehr Datensätze benötigt, muss man diese auf einem Computer ablegen. Die Eingabe ist kinderleicht. Die Erstellung eines bildschirmfüllenden Gleisplans dauert bei Anfängern etwa eine Stunde. Eine automatische Zwischenspeicherung erfolgt übrigens nicht. Wenn man den Gleisplan erstellt hat, muss man Weichen, Signale und gegebenenfalls Entkuppler und Rückmelder dem System bekanntmachen. Dazu hat der Commander den Weichen- und Signaleditor. Ein Mitglied der neuen Decoderfamilie, die sich noch in der Entwicklung befindet, kann man auch an den Low-Speed-Bus hängen. Kurze Zeit später öffnet der Commander ein Fenster, das die derzeitige Adresse des Decoders zeigt. Über das Gleisbild kann man dann die Ausgänge des Decoders den entsprechenden Weichen oder Signalen zuweisen. Bei diesen automatisch erkannten Decodern und Rückmeldern kann der Commander die Adressen selbstständig vergeben und den Decoder konfigurieren. Man muss dann lediglich das

Technische Daten

Lieferumfang:

- **Commander**
- **Netzteil (Ausgangsleistung 18 V/5,5 A)**
- **USB-Kabel**
- **Anschlussstecker für Gleisanschlüsse und DCC-Booster**
- **Software**

- **DCC: 9999 Triebfahrzeug-Adressen, 14, 28, 128 Fahrstufen**
- **Motorola: 256 Triebfahrzeug-Adressen, 14 Fahrstufen**
- **2048 Magnetartikeladressen**
- **Rail-Com-Zugerkennung**
- **Schnittstellen:**
  - **Hauptgleisanschluss, Programmiergleisanschluss**
  - **Booster f. DCC und Motorola**
  - **s88-Bus**
  - **Viessmann-Low-Speed-Bus**
  - **Viessmann-High-Speed-Bus**
  - **USB 2.0**
- **Berührungssensitiver Bildschirm, Vergrößerung des Gleisplans**
- **UVP: 649 Euro**

Weitere Informationen:
www.viessmann-commander.de

Karteikarten Lok

Aktivieren durch Druck auf den Tacho

- **1/8: Bild, Name, Adresse, Decodertyp**
- **2/8: Zusatzfunktionen und Vorzugstasten**
- **3/8: Fahrverhalten**
- **4/8: Decoder-Setup**
- **5/8: Fahrstufen-Rampe**
- **6/8: Decoderwerte auslesen und programmieren**
- **7/8: Fahrstufen-Vorwahl**
- **8/8: Lokliste bearbeiten**

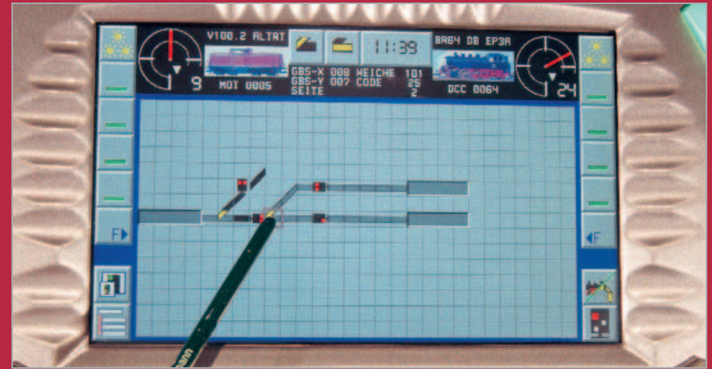
passende Symbol an der richtigen Stelle im Gleisplan einfügen. Diese Möglichkeit werden gerade Modellbahner zu schätzen wissen, die beim Hobby elektronische Probleme lieber umgehen. Den vollen Komfort bietet der Commander, wenn Rückmelder angeschlossen und Fahrstraßen programmiert sind. Einen Automatikbetrieb kann man mit dem Commander aber auch durch die Programmierung zeitbasierter Abfolgen durchführen.

Die Übersichtlichkeit im ausgezoomten (Elemente werden kleiner dargestellt) Gleisplan ist immer noch ausreichend. Wer schlechte Augen hat, dem bleibt nur die Wahl, mit dem Navigator genannten Vierwegeschalter den Bildausschnitt mit dem gewünschten Anlagenbereich zu suchen oder einen Computer mit Bildschirm anzuschließen, der dann natürlich die gesamte Anlage größer darstellt.

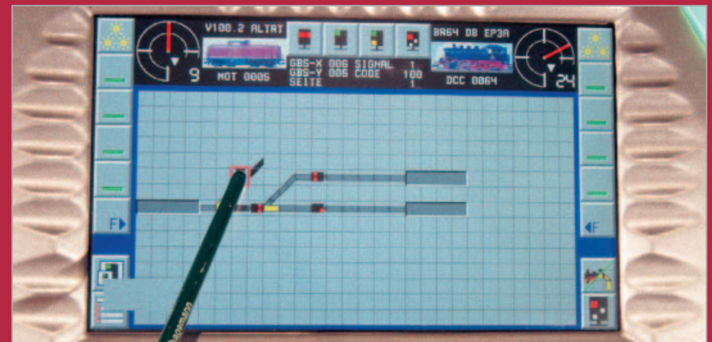
Die vielen guten Ideen haben natürlich ihren Preis. Beim Commander sind das unverbindlich empfohlene 649 Euro. Wegen des großen Funktionsumfangs und der einfachen Bedienung bietet der Commander ein überzeugendes Preis-Leistungs-Verhältnis.

Jochen Frickel

MAGNETARTIKEL SCHALTEN



Den zu schaltenden Magnetartikel klickt man an, worauf sich oben bei den Lokbildern ein Fenster mit den möglichen Stellungen öffnet.



Übersichtlich sind auch die verschiedenen Stellungen für die Signale (hier ein Hauptsperrsignal) angeordnet.

Unter den Pazifiklokomotiven in Deutschland war die bayerische S3/6 so etwas wie der Star. In der Bauform der DRG-Baureihe 18.5 fuhr sie auch außerhalb Bayerns.

Bayern-STAR

Anders als beim Vorbild verläuft bisweilen die Modellentwicklung. Während 30 18.5 in den 1960er-Jahren neue Kessel und andere Anpassungen erhielten, was sie zur 18.6 heraufstufte, ging Modellhersteller Fleischmann den umgekehrten Weg: Der vor knapp drei Jahren vorgestellten 18.6 (siehe MODELLEISENBAHNER 2/2005) folgt nun die DRG-Variante 18.5. Freilich kann manches verwendet werden, doch sitzt bekanntlich



Gestatten: 18 501 aus der Serie k in 87-facher Verkleinerung mit korrekten zwei Spitzenlichtern und hoch angebrachtem Loknummernschild.

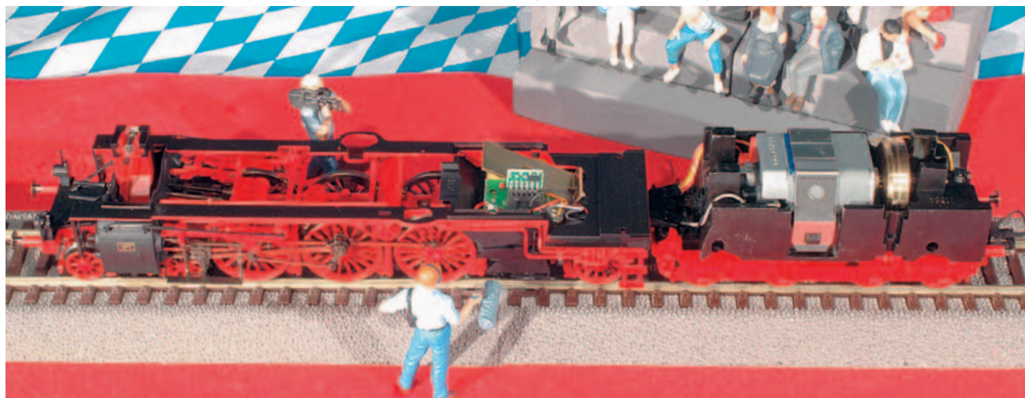
nicht nur der Teufel, sondern bisweilen auch der Unterschied im Detail, und das kann manchmal entscheidend sein.

Die 18.5 gilt vielen als formschönste deutsche Pazifiklok, und ihr Beschaffungszeitraum bis 1928 spricht auch für die Güte ihrer Konstruktion. Die auserkorene 18 501 stammt aus der Bauserie k und wurde bereits zu Reichsbahnzeiten 1924 von Maffei mit der Fabriknummer 5551 geliefert. Lokmangel und noch nicht fertige Entwürfe für Einheitsschnellzugloks mit weniger als 20 Tonnen Achslast zwangen zur Weiterbeschaffung.

Von Zwang kann in Bezug auf das Modell keine Rede sein, lag doch das Nachziehen mit der 18.5 förmlich auf der Hand. Das komplette Lokomotivgehäuse ist neu konstruiert. Fahrwerk und Tender wurden weitgehend von der 18.6 übernommen, wobei die seinerzeit vom MODELLEISENBAHNER kritisierten Radsätze im Vorläufer inzwischen durch weit gefälligere ersetzt wurden.

Beim Führerhaus fallen die außen liegenden Griffstangen und die beiden gleich großen seitlichen Fenster ins Auge, die deutlichsten Unterschiede zur 18.6. Am Kessel gefällt die vorbildgerechte Anordnung der Armaturen, insbesondere Sitz und Bauart der Dampfpfeife. Die Frontgestaltung nebst oberhalb der Rauchkammertürenspitze angebrachtem Loknummernschild verhilft dem Modell zu dem vom Vorbild bekannten schnittigen Aussehen. Wer die messingfarbenen Kesselringe vermisst, dem sei gesagt, dass nur die Rheingold-Loks diese optische Vorzugsvariante erhielten. Das Heimat-Bw der 18 501 war Würzburg und ihr täglich Brot waren Schnellzüge zwischen Frankfurt, Nürnberg und München. →

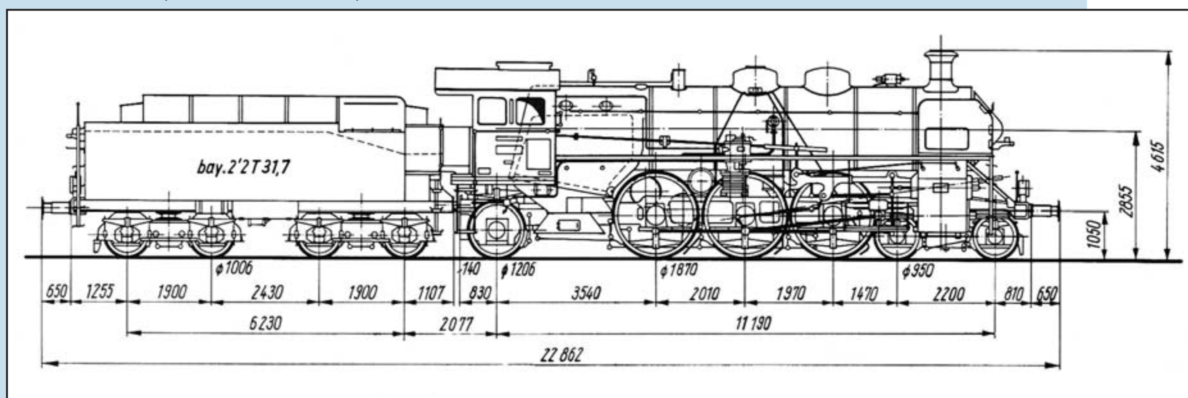
Geöffnet: Innentriebwerk (links), Platz für einen Decoder (unterm Stehkessel) und der Antrieb im Tender.



Mess- und Datenblatt

BR 18.5 (bayer. $S^3/_6$) von Fleischmann in H0





Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Fleischmann, Nürnberg
Bezeichnung: 18501 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2007
Epoche: II
Katalognummer: 4119
Im Handel seit: Oktober 2007
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Lok und Tender aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 449 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 419 mm
Kupplung: Tenderseitig kulissengeführte Fleischmann-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 330 Euro (unverbindliche Empfehlung des Herstellers)

Elektrik

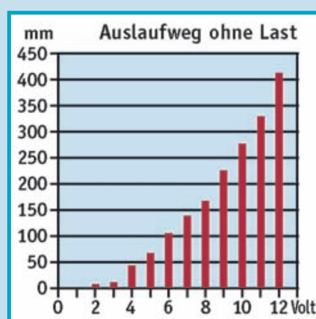
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf Lok- und 4 Tenderräder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn/hinten, mit Fahrtrichtung wechselnd
Digitale Schnittstelle: NEM 651

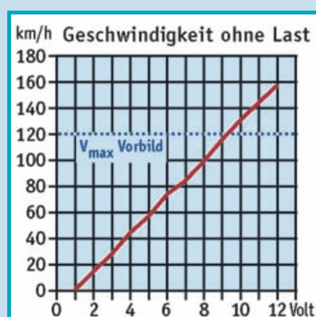
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf außenliegende Tenderachsen
Schwungmasse: Eine, ø 23 x 5 mm
Haftreifen: Vier, auf Tenderrädern
Zugkraft: Ebene: 150 Gramm (Zug mit mehr als 80 Achsen)
3 % Steigung: 110 Gramm (Zug mit mehr als 70 Achsen)
8 % Steigung: 80 Gramm (Zug mit 50 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Schrauben im Fahrzeugboden lösen, Gehäuse abnehmen (bei Lok und Tender).
Innenteile: Motor und Getriebe (Tender) sowie Platine (Lok) sind nach Abnahme der Gehäuse gut zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Klarsicht-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	21354	245,4	245,5
Achsstand der Lok	11190	128,6	129
Treibraddurchmesser	1870	21,5	20,5
Achsstand des Tenders	5100	58,6	59,1
Höhe Schornstein über SO	4615	53	53

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,9	12	–
Kriechen	1,9	12	–
U_{Nenn}	12	158	411
V_{Max} Vorbild	9,2	120	240
bei 100 km/h	8	100	179

Beim Tender handelt es sich um den verstärkten bayr. 2´2T 21,8, der nicht nur mehr Kohle, sondern auch mehr Wasser fassen konnte und 2´2T 27,4 genannt wurde. (Die Zeichnung links zeigt den ebenfalls verwendeten Tender bayr. 2´2T 31.5.)

Das bewährte Fahrwerk der 18.6 mit Rädern aus Metalldruckguss bietet die funktionsfähige Nachbildung des Innentriebwerks nebst gekröpfter Treibachse. Sämtliche Vorbildmaße wurden exakt umgesetzt oder sie weichen nur geringfügig davon ab. Ausnahme sind die Treibräder: Trotz niedriger Spurkränze zwang der enge Achsstand zu einem etwas kleineren Raddurchmesser. Doch der Gesamteindruck der Lokomotive leidet darunter nicht.

Auch als Fahrmodell weiß die 18.5 zu überzeugen. Die Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 120 km/h wird bei 9,2 Volt erreicht, bei 12 Volt eilt die Maschine mit umgerechneten 158 km/h über die Gleise und ist damit innerhalb der nach NEM zulässigen Toleranz. Einzig bei der Anfahrt und beim Kriechen, was bei jeweils 1,9 Volt mit 12 km/h gelingt, gibt es (zumindest mit dem verwendeten Regler) Reserven. Störende Eigengeräusche produziert die Lok so gut wie keine.

Die Zugkraftwerte sind über jede Kritik erhaben: Wohl dem, der einen Schnellzug mit 20 Wagen (in der Ebene) bilden kann; solche Rekordfahrten hat es auch beim Vorbild kaum gegeben. Auch der Auslauf ist ausgezeichnet, stromlose oder verschmutzte Abschnitte werden bequem überbrückt.

Ab 2,9 Volt tritt schwaches, ab 6,4 Volt deutlich sichtbares warmweißes Licht aus, das mit Fahrtrichtung wechselt. Dabei hat die Lokfront vorbildgerecht nur zwei Laternen.



In ist, was drin ist: Mit funktionsfähigem Innentriebwerk gehört die 18.5 zu den Spitzenmodellen.



Der Tender wurde mit Aufsätzen für mehr Kohle versehen. Diesen Zustand zeigt auch das H0-Modell.

Der Antrieb erfolgt vom Tendermotor auf die beiden äußeren Radsätze, die komplett mit Haftreifen belegt sind. Da die mittigen Radsätze leicht federnd gelagert sind, ruht fast die gesamte Antriebsmasse des Tenders auf den beiden äußeren Achsen. Die mittleren dienen auch der Stromaufnahme.

Wartungsarbeiten beschränken sich im Wesentlichen auf das Ölen der Achslager und gegebenenfalls des Getriebes. Der Motor selbst ist wartungsfrei. Um an Motor und Getriebe zu gelangen, sind drei Schrauben im Boden des Triebtenders zu lösen und das Tendergehäuse abzuheben. Nach Lösen der Halteklemme lässt sich auch der Motor entfernen. Zum Einbau eines Decoders löst man drei Schrauben im Boden der Lok und hebt das Gehäuse vorsichtig ab. Wie bei der 18.6 ist im Bereich des Stehkessels das Fach für einen Decoder mit sechspoliger Schnittstelle vorgesehen.

Es ist legitim, für Fahrzeugvarianten bereits in Produktion befindliche Baugruppen zu verwenden. Ob allerdings das neu entwickelte Gehäuse eine Preisempfehlung von 330 Euro rechtfertigt (die 18.6 kostete seinerzeit rund 275 Euro), muss der Käufer für sich entscheiden.

Henning Bösherz



Ein Industriegebiet in den 60er-Jahren stellte Patrick Bopp auf seiner H0-Rangieranlage dar.



Der linke Teil der merseburgschen Anlage begeistert durch modernes großstädtisches Lichterspiel.



Das allgegenwärtige Blitzlichtgewitter war ein Beweis für die hohe Qualität der Ausstellung.

Anfang Oktober lud US-Spezialist Horst Meier zur Convention für Freunde amerikanischer Eisenbahnen ins hessische Rodgau.

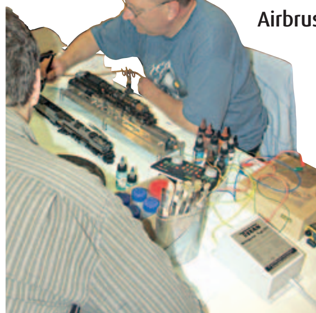
All aboard!

„Alle einsteigen!" war das Motto der ersten US-Convention am 6. und 7. Oktober 2007 im hessischen Rodgau-Dudenhofen. Auch wenn der Ortsname nicht gerade großstädtisch klingt, so liegt Rodgau doch ideal im Großraum Frankfurt am Main, so dass die Anfahrt weder mit öffentlichen Verkehrsmitteln (umsteigefrei ab Frankfurt-Hauptbahnhof mit der S-Bahn, drei Minuten Fußweg zum Bürgerhaus) noch mit dem Pkw problematisch war.

Aber wie kommt man auf die Idee, eine Veranstaltung mit dem Thema „Nordamerikanische Eisenbahnen" ins Leben zu rufen? „Ganz einfach", umreißt Organisator Horst Meier, „amerikanische Eisenbahnen haben auch in Deutschland viele Fans, die zum Teil auch zur alle drei Jahre stattfindenden US-Convention ins schweizerische Adliswil bei Zürich pilgern. ‚Sowas müsste auch einer mal in Deutschland auf die Beine stellen', hieß es dann von vielen Seiten. 2004, als noch nicht klar war, ob in Adliswil überhaupt noch eine Convention stattfinden würde, begannen der MOBA (Modellbahnverband in Deutschland e.V.) und ich darum, die erste Convention in Rodgau zu planen." Diesen Mut dankten über 2200 Besucher, die am Samstag und Sonntag die abwechslungsreichen Anlagen in den Maßstäben H0, 0n30, N und Z bestaunten.

Neben großen Anlagen wie dem mit sehr vielen Selbst- und Umbaumodellen gespickten H0-Arrangement des Ehepaars Merseburg konnte sich der Modellbahner auch Anregungen von eher kompakten Heimanlagen wie „Daisy Town" von Ulrich Slovig holen. So unterschiedlich die Größe, so verschieden auch die Themen: Hier großstädtische Glasfassaden, moderner Güterverkehr und Rodeoreiten als Freizeitspaß, dort Motive aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert mit Wildwest-Atmosphäre und Cowboys.

Ein Heimspiel hatte Horst Meier mit seiner Sherman-Hill-Anlage, auf der die langen H0-Züge tatsächlich eine veritable Steigung überwinden mussten. Wenn dann noch die Sound-Funktionen der Loks zugeschaltet waren, bot sich dem Betrachter ein optisch wie akustisch beeindruckendes Schauspiel. Auf Michael Butkays



Horst Meier griff höchstselbst zur Airbrush-Pistole.

Eine authentisch gealterte H0-GP7 befuhr mit ihrem Local die detailreich gestalteten Fremo-Module.



0n30-Rangierdiorama „East Woodland“ dominierten die Nebengeräusche. Da zwitscherten die Vögel und zirpten die Grillen. In aller Ruhe konnte man die hervorragende Gestaltung der Landschaft und die differenziert und perfekt ausgeführte Superung der Bachmann-Triebfahrzeuge bewundern.

Wer sich nun gefragt hatte, wie man solche Ergebnisse erzielen kann, musste nur einige Meter weiter zu den Workshops gehen. Horst Meier demonstrierte anhand einer Y3a und eines Challengers, wie man eine US-Dampflok per Airbrush-Pistole mit Betriebsspuren versehen kann. Der Luxemburger Pit Karges zeigte das Aufbringen von Betriebsspuren mit Pulverfarben und Tuschestift.

Modelle für die heimische Anlage konnte man bei diversen Fachhändlern erwerben, die ein breites Angebot an Fahrzeugen, Zubehör und Büchern mit nach Rodgau gebracht hatten.

Die Big-Boy-Burger in der Convention-Gastronomie hatten glücklicherweise kein US-Vorbild – sie waren nämlich ausgesprochen lecker, weil von den fleißigen Händen der ortsansässigen Hobbyeisenbahner 1983 e.V. frisch zubereitet! Als Zeitraum für die zweite Convention ist Ende September 2009 (Infos: www.us-convention-brd.de) vorgesehen. In demselben Jahr wird auch die traditionelle US-Convention in Adliswil wieder stattfinden. Horst Meier und der Schweizer Werner Meer haben abgesprochen, dass die Termine mindestens 14 Tage auseinander liegen werden. Die Zusammenarbeit der Veranstalter schließt auch ein, dass Anlagen, die in Rodgau zu sehen sind, nicht im selben Jahr in Adliswil auftauchen. Der Autor dieses Beitrages hat sich wie viele Aussteller und Besucher vorgenommen, in zwei Jahren wieder nach Rodgau zu kommen. *Jochen Frickel*



Die Durchfahrt der N-Loks wurde je nach Typ von unterschiedlichen Sounds untermalt (H.-U. Grumpe).

Wildwest-Atmosphäre verbreitete Ulrich Slovig auf seiner H0-Anlage (Gleismaterial von Fleischmann).

Fotos: Frickel


Tilligs altrote TT-Lok kann mit oder ohne Abgashutzen fahren.



Wie die Originale weisen auch die 218-Modelle Unterschiede auf. Derzeit werden Fahrzeuge in H0, TT, N und Z geliefert.

Standard-Tänzer



Es gibt Fahrzeuge, die muss ein Liebhaber moderner Modellbahn-Epochen einfach haben. Zu diesen gehört unzweifelhaft auch die Baureihe 218. Ob vor eleganten TEE, Interregio, Eurocity oder rangierend mit einer Handvoll Güterwagen: Die V160 in Bestform macht immer eine gute Figur – und vereinfacht den Anlagenbau. Denn trotz hochwertiger Zuggarnituren braucht man keine Oberleitung nachzubilden. Obwohl die Multitalente auch planmäßig unter Fahrdraht unterwegs sind.

Kein Wunder also, wenn sich kurz nach der Vorstellung des Vorbilds 1970 die ersten Modellbahn-Hersteller der 218 annahmen. Den Anfang machte Trix mit der Vorserienlok 218 001. In H0 schließt sich der Kreis mehr als 35 Jahre später mit der 218 231 von Märklin, die auch als Trix-Modell erscheint.

Damit sind auch die Zeiten beim Marktführer beendet, als eine umbeschriftete 216 als 218 herhalten musste. Aber, wenn das Volk unbedingt eine 218 haben will… Fleischmann hielt sich mit der verzeihlichen Ausnahme einer Startpackungslok, die als V160 zurückdatiert war, stets an die Vorbild-Ausführungen, weshalb dem Käufer Modelle mit vorbildgerecht unterschiedlichen Gehäusen und Drehgestellen angeboten werden. Eine besondere Ausführung ist die unter der Artikel-Nummer 4938 vertriebene Schienenreinigungslok. Bei dieser werden fahrspannungsabhängig durch einen separaten Motor zwei mit Filz belegte Scheiben in Rotation versetzt. Wegen der begrenzten Aufnahmefähigkeit des Filzes eignet sich die Lok eigentlich eher zum Sauberhalten der Gleise, weil zur Reinigung der Anpress-


Die Z-218 der vierten Bauserie aus dem Hause Märklin weist stimmige Proportionen, ansprechende Gravuren und gute Fahreigenschaften auf.

Viva Epoche IV: Märklins altrote und Fleischmanns ozeanblau-beige H0-218 weisen die typischen Bauart-Unterschiede auf.


Die vier Standard-Farben der 218 präsentieren die H0-Maschinen von Märklin/Trix, Fleischmann, Piko und nochmals Fleischmann (v.l.).

Kurz und knapp

Hersteller	Trix	Fleischmann	Piko	Tillig	Fleischmann	Märklin
Baugröße	H0	H0	H0	TT	N	Z
Art.-Nr.	22219	4236	57502	02700	7236	8878
Lok-Nr.	218 215	218 225	218 244	218 290	218 356	218 438
Messwerte	Analog	Analog	Analog	Analog	Analog	Analog
V_{max} (km/h)	182	203	200	229	230	293
$_{max}$Vorbild bei	9,1 V	8,8 V	8,4 V	8,1 V	8,2 V	5,8 V
V_{min} (km/h)	1 (6,4 V)	9 (2,8 V)	1 (0,4 V)	1 (2,6 V)	2 (2,3 V)	4 (1,8 V)
Auslauf (max.)	128 mm	347 mm	162 mm	283 mm	117 mm	15 mm
Detaillierung	++	+	o	+	+	+
Zugkraft	+	++	+	+	+	+
Geräusch	++	o	o	+	+	–
UVP	199 Euro	175 Euro	55 Euro	136 Euro	133 Euro	159 Euro

druck zu gering ist. Auch 26 Jahre nach Verkaufsstart kann das Fleischmann-Modell mit dem jüngst erschienenen von Märklin/Trix noch mithalten. Da die Trix-Lok bereits einen Decoder an Bord hat, muss man beim günstigeren Fleischmann-Modell noch die Kosten für einen Decoder dazurechnen, weshalb sich die Kontrahenten preislich nicht viel nehmen. Hat bei der Gestaltung das Trix-Modell mit Sound die Nase eindeutig vorn, so punktet Fleischmann mit dem wohlklingenden Loksound-Decoder. Bei einem Preis von 330 Euro gegenüber 249 bei Trix kann einem aber schwindelig werden. Einen Schwindel ganz anderer Art löste 2001 Piko mit der neu konstruierten 218 aus. Für damals 100 Mark bot die Maschine einen hohen Gegenwert. Heute kostet die Lok lediglich zehn Prozent mehr. Solche Anhebungen genehmigten sich die Großen der Branche zeitweilig alle zwei Jahre. Roco zog 2005 mit einer aus der bekannten 215 entwickelten Lok nach. Die Basis erkannte man am falschen Tank. Mittlerweile ist die in Verkehrsrot und als TEE-Lok 218 217 gefertigte Lok als Auslaufmodell gekennzeichnet.

Weit übersichtlicher als in H0 geht es erwartungsge- ➔



Mit dem Sounddecoder macht Fleischmanns 218-Doppelpack Riesenspaß. Schön, dass die Loks aus unterschiedlichen Bauserien stammen.



Die für die unterschiedlichen Bauserien korrekten Dachformen tragen die H0-218 von Piko, Märklin und Fleischmann (v.o.).

Derzeit in den Sortimenten (Auszug)

Hersteller	Spur	Art.-Nr.	Loknummer	Farbe	Bemerkung/Varianten
Fleischmann	H0	74233	218 420	OB	Dig., Sound/Wechselstrom
Fleischmann	H0	4236	218 356	VR	/Twin-Digital
Fleischmann	H0	4938	218 227	AR	Schienenreinigungslok/Twin-Digital
Märklin	H0	39180	218 231	AR	Dig., Sound/ Dig. o. Sound mit anderer Betriebsnummer; VR m. Zugset
Piko	H0	52500	218 103	VR	/Wechselstrom, auch andere Lackierungen
Roco	H0	59460	218 217	RB	/VR in Gleich- und Wechselstr., alle Auslaufmodelle
Trix	H0	22218	218 231	AR	Dig., Sound/ Dig. o. Sound mit anderer Betriebsnummer
Tillig	TT	02700	218 290	AR	/OB, OR
Fleischmann	N	7235	218 390	OR	/AR, OB, OR, VR
Fleischmann	N	77236	218 176 + 218 407	VR	Dig., Sound

Erklärung: Twin-Digital = Decoder für DCC und FMZ; AR = Altrot; OB = Ozeanblau/Beige; OR = Orientrot; VR = Verkehrsrot; RB = Rot/Beige (TEE-Lackierung)

mäß in den größeren und in den kleineren Spuren zu. Wer die 218 in allen Lackierungsvarianten (Ausnahme: Citybahn) besitzen möchte, sollte zu TT greifen. Die 218 gefällt durch zeitgemäße Detaillierung und sehr gute Fahreigenschaften. Nervig ist die Montage der vielen Zurüstteile. Auch N-Bahner haben eine große Auswahl. Einziger Hersteller ist derzeit Fleischmann, der löblicherweise unterschiedliche Gehäuse und Drehgestelle fertigt. Unbestrittener Star im Stall ist die digitale Doppeltraktion (eine mit, eine ohne Antrieb) mit Soundbaustein. Allerdings schlägt das Set auch mit satten 375 Euro zu Buche. Die anderen Versionen der fein detaillierten und mit ausgeglichenen Fahreigenschaften aufwartenden 218 liegen mit 135 Euro im noch moderaten Bereich.

Keine Wahl hat der Z-Bahner. Das einzige Modell ist die beige-ozeanblaue 218 438. Streng genommen braucht man auch gar keine Varianten, denn wegen der Hutzen auf dem Dach darf die Maschine sogar Doppelstock-Züge befördern. Eventuell sollte man dann ein DB-AG-Logo aufbringen. Nicht hinwegsehen sollte man über die stimmigen Proportionen und die guten Fahreigenschaften des trotz Fünfpolmotors etwas lauten Modells. Auch angesichts des für Z-Verhältnisse moderaten Preises von 159 Euro gehört die 218 zu den empfehlenswerten Modellen in dieser Baugröße.



Bei den Drehgestellen der H0-Modelle von Piko (li.) und Fleischmann (re.) wurden die bauserientypischen Unterschiede berücksichtigt.



Fotos: Frickel

Nicht für Geld und gute Worte liefert Märklin derzeit ein Spur-I-Modell der DB-Diesellok. Schade, denn das Modell weiß, obwohl es bereits seit 1994 auf dem Markt ist, auch heute noch mit ansprechender Detaillierung zu gefallen. Kein Wunder also, wenn auf kaum einem Spur-I-Treffen der gutmütige Klassiker fehlt.

Wunder ist das Stichwort für Spur-0-Bahner. Der Viernheimer Kleinserienhersteller hat die Lok in vier Lackierungen (Altrot, Ozeanblau/Beige, Orientrot und Verkehrsrot) für 2008 avisiert.

Wie die freilandtaugliche Gartenbahn-218 von Piko abschneidet, lesen Sie ab Seite 66.

Jochen Frickel

Test/Probefahrten von 218 im MEB

Hersteller	Spur	MEB-Ausg.	Bemerkungen
Tillig	TT	04/1999	Test
Piko	H0	05/2001	Test
Fleischmann	H0	08/2003	DCC-Sound, Test
Fleischmann	N	02/2005	DCC-Sound, PF
Roco	H0	12/2005	PF
Märklin	H0	11/2007	PF
Piko	G	12/2007	PF

PF = Probefahrt



Wie anno dazumal: Echte Cowboys treiben das Vieh, ganz offenbar aber keine gewöhnlichen Longhorns, zur nächsten Bahnstation.

Bunte Mischung: Die BL-2 von EMD fährt als typische Nebenbahn-Diesellok mit kurzem Güterzug über die urige Trestlebridge

Südstaaten

Alamo, verfilmt mit John Wayne und Richard Widmark, ist nicht das Thema, durchaus aber das ehemalige mexikanische Hoheitsgebiet im noch immer wilden Südwesten der Vereinigten Staaten: Bei der Stadt Las Cruces, den Kreuzen, lieferte auch Santa Cruz für die H0- und H0e-US-Anlage im Vereinsheim des Modell-Eisenbahn-Clubs (MEC) Dill die Anregungen.

„Dargestellt ist der amerikanische Südwesten, das heißt, eine Wüstengegend inklusive Gebirgen, mit den bekannten typischen Farbtönen", erklärt mir Günter Staudt, während wir im Herborner Stellwerksanbau die u-förmige Großanlage auf uns wirken lassen. Im ehemaligen Bürotrakt der Bahnmeisterei hat der MEC Dill, anerkannte Modellbahngruppe in der Stiftung Bahn-Sozialwerk, seit 1986 seine Heimstatt.

Günter Staudt, Jahrgang 1937, ist Gründungsmitglied und langjähriger Vorsitzender des MEC Dill. Die besondere Vorliebe des Oberamtsrats im Ruhestand, eines altgedienten Bundesbahners, gilt zwar der Sieg-Dill-Bahn-Anlage seines Clubs (siehe MODELLEISENBAHNER, Heft 5/2006), aber einem Modellausflug in die Staaten just nebenan ist er auch nicht abgeneigt.

Wen wundert's? Das Land der unbegrenzten Möglichkeiten weckt zumindest eins, die Abenteuerlust, und unempfindlich gegen „Wild Wild West" sind nur ganz wenige, hierzulande jedenfalls. Und keine Frage, Western-Stimmung kommt hier auf, auch wenn das Automobil und die Diesellok sichtbarer Ausdruck einer weit späteren Modell-Epoche sind und Güterwa- →



– Blowup

Irgendwo im Grenzgebiet von Neumexiko und dem Panhandle: Rund um Las Cruces entstand in H0 die US-Anlage des MEC Dill.

Das Industriegebiet von Las Cruces sorgt für regen Güterverkehr, der sich auch in der Größe der Gleisanlagen manifestiert.

Betrieblicher Mittelpunkt: Güterbahnhof Las Cruces



Jam Session vor der Absteige: Dixie ist hier angesagt und nicht nur den Hotelgästen scheint die Musik zu gefallen.

Anlagen-Steckbrief

H0- und H0e-Anlage in U-Form, offene Rahmen- und Plattenbauweise
Maße: 7,00 x 3,60 m + 2x 1,20 x 3,60 m
Erbauer: MEC Dill
Bauzeit: Zirka 5 Jahre
System: Zweileiter-Gleichstrom
Epoche: Späte 40er- bis 70er-Jahre
Gleislänge: Zirka 290 m
Gleismaterial: Roco
Rollendes Material: Atlas, Bachmann, Roco, Life like, Brawa
Betrieb: Analog mit Weichenschaltung per Postrelais und Blockstrecken-Relais
Besonderheiten: Niveaugleiche Kreuzung von Schmalspur- und Hauptbahn
Anlagenthema: Zweigleisige Hauptbahn, mit abzw. Neben- und Schmalspurbahn
Vorbild: Bahnhof Santa Cruz; sonst kein konkretes, aber nach Motiven aus dem Südwesten der USA

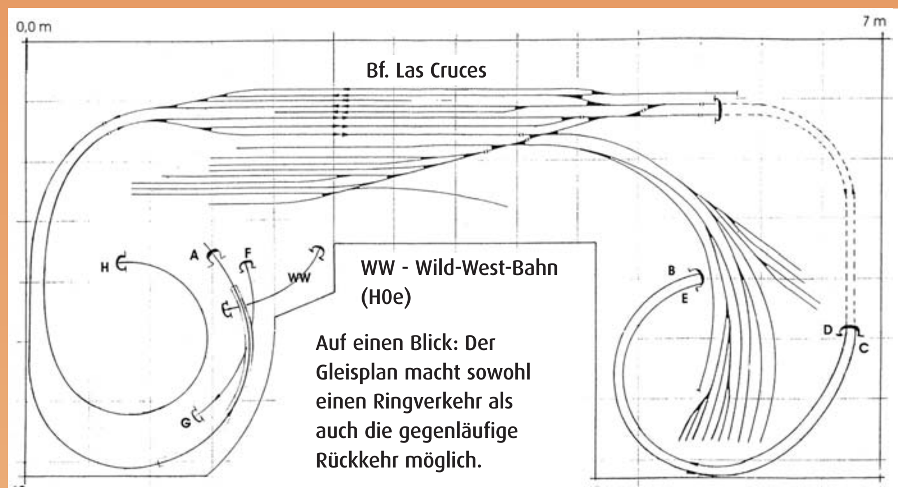
gen des 20. Jahrhunderts in langen, mehrfach mit A- und B-Units bespannten Zügen sich durch den Miniatur-Südwesten arbeiten.

Das betriebliche Zentrum ist nicht zu übersehen: Las Cruces, die Stadt mit umfangreichen Industrieansiedlungen und einem großzügig angelegten, vielgleisigen (Güter-)Bahnhof.

„Der Bahnhof ist nach Vorbild der Station von Santa Cruz gebaut", erklärt Horst Grzelachowski, der gerade unter der Anlage hervortaucht, nach erfolgreicher Beseitigung eines Weichenschaltproblems. Es sei übrigens sowohl der einzige Anlagenteil nach konkretem Vorbild als auch der einzige, den die MEC-Mitglieder nicht selbst gebaut, sondern aus einem Nachlass erworben hätten, ergänzt Grzelachowski, Jahrgang 1946, MEC-Kassierer und zusamen mit Schriftführer Armin Hemann für die Anlagentechnik verantwortlich, noch.

Dem Bahnhof angeschlossen ist das Depot, ein der Bedeutung des Kleinstadtbahnhofs angemessenes Bahnbetriebswerk mit allen Einrichtungen für Dampfloks. Den eingeleiteten Traktionswandel belegt die ebenfalls vorhandene Tankstelle für die allenthalben auf der Anlage gegenwärtigen Dieselbrummer.

„Wir gestalten hauptsächlich den Betrieb in den Epochen III und IV nach", räumt Günter Staudt ein, dass die Vereinsanlage durchaus nicht auf einen ganz bestimmten Zeitabschnitt festgelegt werden will, denkt



Auf einen Blick: Der Gleisplan macht sowohl einen Ringverkehr als auch die gegenläufige Rückkehr möglich.

dabei unwillkürlich in den Kategorien hauptsächlich deutscher Modelleisenbahner. Dies merkend, fügt der MEC-Vorsitzende entschuldigend hinzu, dass man sich auf den Zeitraum von den späten 40er- bis zu den frühen 70er-Jahren verständigt habe: „So können wir noch den auslaufenden Dampfbetrieb berücksichtigen und gleichzeitig auch unsere relativ modernen Diesellokomotiven einsetzen!"

Wer´s nicht besser weiß, dem fällt´s auch nicht auf. Und mit ihren tatsächlichen, aber auch ihren scheinbaren Anachronismen befindet sich die Herborner US-Anlage in bester Gesellschaft mit dem realen Südwesten der USA.

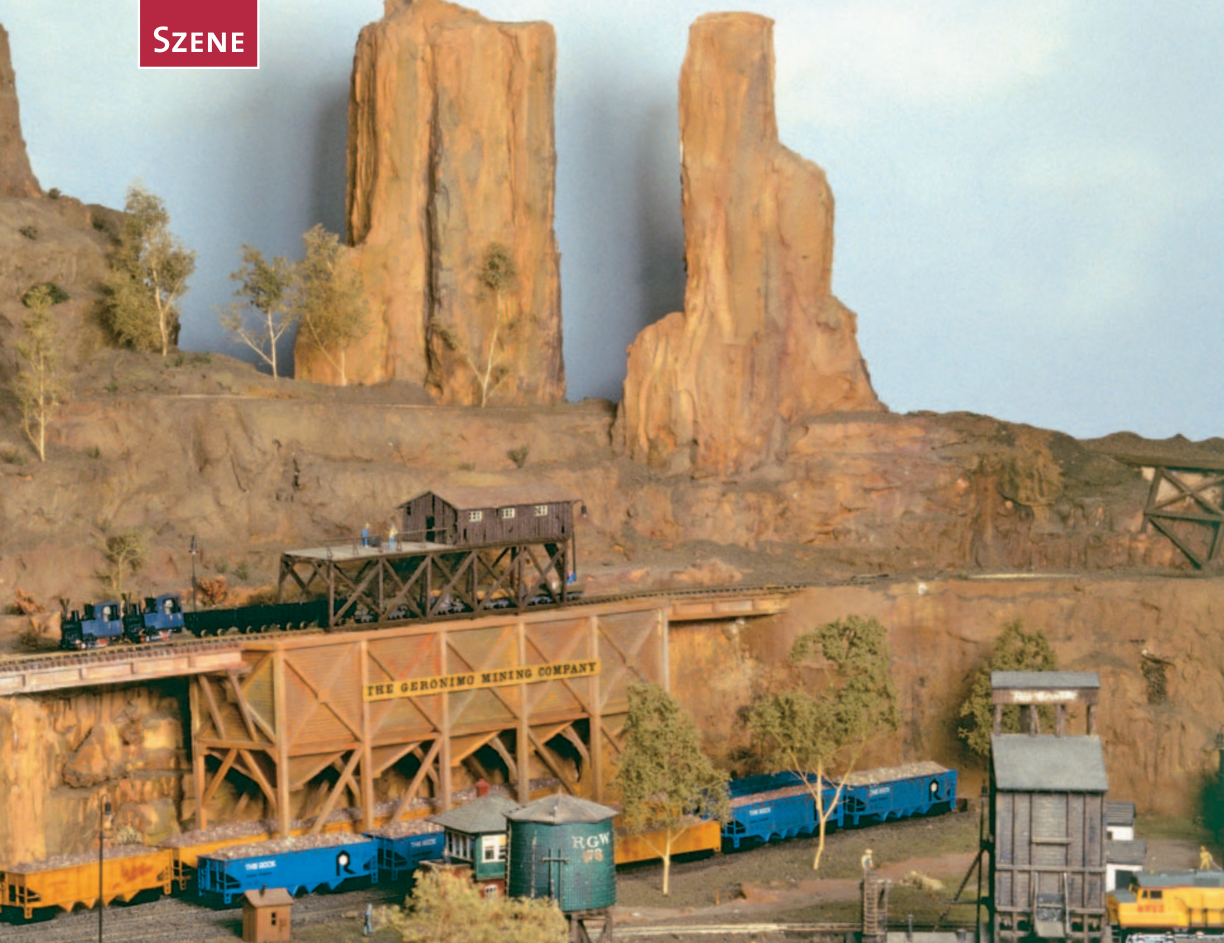
Wie passend! Eher zufällig fällt mein Blick auf die kleine Ortschaft, die sich offenbar nicht entscheiden kann, ob sie nun weiterleben will oder sich in die Reihe der Geisterstädte einordnen möchte. Western-Armosphäre, fast pur: Wären da nicht einige neben und hinter den schon ein wenig windschiefen, teils mit den typisch falschen Holzfassaden ausgestatteten Bauten geparkte Automobile, hätte man die perfekte Kulisse für den nächsten Gunfight! Auch das örtliche Office des US-Marshals, ob nun mit einem oder mit zwei L geschrieben, mit überdachter Holzveranda lässt ahnen: Hier sitzt der Colt noch immer reichlich locker!

Günter Staudt schmunzelt: „Wir haben hier halt keine modernen Wolkenkratzer gebaut, sondern die typischen Kleinstadtverhältnisse aus den 40er- und 50er-Jahren zum Vorbild genommen."

Was sich, wie ich uneingeschränkt zugeben muss, durchaus wohltuend auch auf die Gebäude von Las Cruces und insbesondere auf die Industriebauten mit ihren typischen Backstein-Fassaden auswirkt.

Auf dem Güterbahnhof von Las Cruces herrscht reger Betrieb. Züge werden zu- →

Wilder (Süd-)Westen: Wären da nicht die Autos, man würde unweigerlich den nächsten Gunfight auf offener Straße erwarten.



Typische Farbtöne: Über dem Bahndepot erhebt sich die Erzmine der Geronimo Mining mit eigener Verladestation.

Fotos: Jörg Hajt

Anlagengröße durchaus überzeugend.

„Bei uns sind im Güterverkehr sowohl gemischte als auch lupenreine Ganzzüge im Einsatz“, lässt sich Jürgen Pleyer, Jahrgang 1958 und stellvertretender MEC-Vorsitzender, vernehmen und fügt hinzu: „Wir lassen zum Beispiel komplette Vieh-Züge, Baumwoll-, Kohle- oder auch Kesselzüge auf große Fahrt gehen.“

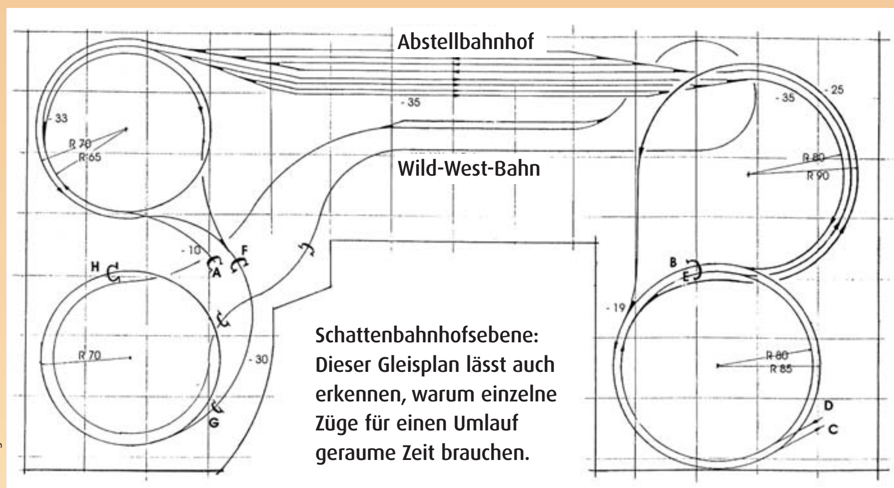
Apropos Züge, einen Gag am Rande hätte ich fast übersehen: Kreuzt doch just in diesem Moment niveaugleich der farbenfrohe schmalspurige Western-Express in H0e auf dem linken Anlagenschenkel die Hauptbahn, deren Nutzung sich mehrere Gesellschaften teilen.

Funktionieren zuverlässig: Post- und Eigenbau-Relais

sammengestellt, Wagen werden ausgesetzt und ein langer, für amerikanische Verhältnisse aber eher unterdurchschnittlicher Freight-Train passiert gerade die Ausfahrt.

Günter Staudt und Horst Grzelachowski lächeln entschuldigend. „Wir fahren mit Zwei- oder Dreifachbespannung. Mehr, wie in den USA üblich, verbietet sich uns wegen der zur Verfügung stehenden Gleislängen und aus schaltungstechnischen Gründen“, erklärt Grzelachowski. Und Staudt ergänzt: „Es wäre unserem Publikum auch nicht vermittelbar, wenn wir mit vier oder fünf Dieselloks und Boostern fahren würden und hätten dahinter allenfalls die dreifache Menge an Wagen!“

Sei´s drum, mag man auch die schier endlosen, tatsächlich oft kilometerlangen US-Güterzüge im ersten Moment vermissen: Die in diesem Miniatur-Südwesten eingesetzten Garnituren, ausgestattet mit Kadee-Kupplungen, wirken in Relation zur



Schattenbahnhofsebene: Dieser Gleisplan lässt auch erkennen, warum einzelne Züge für einen Umlauf geraume Zeit brauchen.

Zeichnungen: Grzelachowski

„Der Western-Express ist wartepflichtig“, kommt Horst Grzelachowski meiner Frage zuvor. Ein gutes Stichwort, um Näheres über den analogen Betrieb der Anlage zu erfahren!

Grzelachowski ist sofort in seinem Element, geht zunächst auf die Schaltung der Weichen ein: „Gesteuert wird unsere Anlage über umgebaute Postrelais, die über Schließer- und Öffnertaste am Stellpult dafür sorgen, dass die Weichen gestellt werden. Das heißt, das Relais zieht an, verharrt über eine Selbsthaltung via Öffnerkontakt der Öffnertaste.“ Der Mann für die MEC-Elektrik macht eine kurze Pause, um sodann mit seiner Erklärung fortzufahren: „An dem Relais ist ein Draht angelötet, der von unten an die Weiche herangeführt wird und die Weichenzunge bewegt.“

Unterteilt ist die Anlage in 16 Blockstrecken, ausgestattet mit Eigenbau-Blockrelais, angesteuert über einen starken Trafo und einzelne Fahrregler. „Die Schutzgasrohrkontakte und die Lok- sowie die Schlusswagen-Magnete nicht zu vergessen“, wirft Grzelachowski noch ein.

Es geht eben auch ohne Digitalsteuerung, was irgendwie zu Herborns Wildem (Süd-)Westen passt! *Karlheinz Haucke*

MODELLBAHN AKTUELL

KRES ▸ *VT 18.16/BR 175 der DR in TT*



Auf der Messe in Leipzig waren bereits mehrere Nullserienfahrzeuge des VT 18.16 in TT unterwegs, die einen vielversprechenden Eindruck machten. Seit Mitte November läuft die Auslieferung, zunächst mit der vierteiligen Grundeinheit, der ab 2008 einzelne Ergänzungswagen folgen sollen. Zuerst wird die DR-Epoche-IV-Variante aufgelegt, als die Züge die Baureihenbezeichnung 175 führten, dann folgt die Epoche-III-Version. Infos: www.kres.de.

ARNOLD ▸ *DB-05 und Klappkasten-O-Wagen in N*

Weder mit den großen Wagner-, noch erstaunlicherweise mit den kleinen Witte-Windleitblechen tritt das N-Modell der ehemaligen Kohlenstaub-05 003 im Hammer Vorbild-Betriebszustand der 50er-Jahre an. Der wiederaufgelegte Klappkasten-O-Wagen Ommv (Bild) kann vorbildgerecht entladen werden. „Weiacher Kies" transportieren die SBB-Selbstentladewagen, die als Dreierset mit unterschiedlichen Wagennummern erhältlich sind. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.



RIETZE ▸ *Blaulichtbalken und Iveco-Stralis-Varianten in H0*

Blaulichtbalken als Formneuheit und orangene Warnsignalbalken für H0-Einsatzfahrzeuge nach Vorbild der vom Lippstädter Autozulieferer Hella produzierten Aufsätze sind in Packungsgrößen von vier beziehungsweise sechs Stück erhältlich. Das 2007er-Modell des Iveco Stralis wird in weiteren Farbvarianten, so unter anderen auch in Weiß-Grau, in den H0-Straßenverkehr geschickt. Der zweitürige Solaris Urbino 3 geht für die Nürnberger VAG in den H0-Liniendienst. Der Niederflur-Setra S 315 nimmt für RSW Kaiserlautern den Betrieb auf. Info: www.rietze.de.

MÄRKLIN ▸ *Wendezug-Garnitur mit 218 in H0*



In Verkehrsrot mit einer modernen Wendezug-Garnitur aus Nahverkehrswagen rollt die 218 (Bild) aufs H0-Gleis. Neukonstruktionen der Kesselwagen-Bauarten mit 12,74 Metern Länge sind die beiden bei der DB eingestellten VTG-Waggons (Bild). In einmaliger Auflage trägt der Flachwagen Rkmp 656 drei Unimog U406, passend zum Schwerpunktthema Autowerk. Die rostgefeuerte 44 494 aus Rheine ist H0-Zuglok des „Langen Heinrich", eines schweren Erz-Ganzzuges auf der Emslandstrecke, der jetzt als Zehn-Wagen-Garnitur inklusive digitalisierter Lok und mit zusätzlichem Fünf-Wagen-Ergänzungsset zur Verfügung steht. In Anlehnung an die bekannte Fernsehreklame können Bierkenner Schöfferhofer Weizen jetzt auch mit H0-Werbelok der BR 185 und aus einem dem Geschenkset beiliegenden Weißbierglas genießen. Zum Redaktionsschluss traf noch die Echtdampf-44 in Spur I bei uns ein. Wir stellen das Modell nach DB-Vorbild in der nächsten Ausgabe ausführlich vor. Info: www.maerklin.com.

US-Corner





Optisch wie akustisch ein Erlebnis ist die H0-SD45 (Bild 1) der Montana Rail Link, die Athearn in der hochwertigen Genesis-Modellreihe für H0 vorstellt. Damit auch Analog-Bahner in den Genuss der vielfältigen Sounds kommen, legt der Hersteller eine (drahtlose!) Fernbedienung bei. In der Ready-to-Roll-Serie erscheint ein Steel-Caboose der New Haven. Bachmann versorgt H0-Bahner mit preiswerten Flat-Cars (Bild 2), die serienmäßig mit verzurrter Beladung geliefert werden. Selten sind Modelle so massiv gebaut wie ihre Vorbilder. Das Schuco-Piccolo-Modell des Checker-Taxis (Bild 3) macht da eine Ausnahme. Im annähernden H0-Maßstab gefertigt, besteht es komplett aus Metall und weist nur eine angedeutete Verglasung auf.



TECHNOSHOP ▸ *H0-Bergleute*

Exklusiv vertreibt der Technoshop ein von Noch gefertigtes Set mit sechs Bergleuten. Info: Technoshop, Scharnhölzstr. 258, 46238 Bottrop, Tel. (02041)35464.



BLUMERT ▸ *Software „WinRail9"*

Mit der Software „WinRail9" (für Windows 98, ME, NT4, 2000, XP und Vista) lassen sich dreidimensionale Anlagenpläne erstellen. Die neue Version unterstützt die Konzeption von Modulanlagen und weist darüber hinaus diverse Verbesserungen gegenüber der Vorgänger-Version auf. So wird beispielsweise die Erzeugung dreidimensionaler Gebäudemodelle erleichtert. Info: www.winrail.de.

ERBERT ▸ *Zwergsignale in H0*



Für beengte Verhältnisse stellte die DR Lichtsperrsignale mit Wartezeichen in niedriger Bauform (Zwergsignale) auf. Ein solches fertigt Erbert mit Stecksockel für H0. Info: Erbert, Bodenweg 9, 36266 Heringen, Tel. (06624) 8954, www.erbert-signale.de.

BUSCH ▸ *Ferienhaus und Waldrand-Bodendecker*

Fix und fertig montiert kann man ein hübsches H0-Ferienhaus (Bild) kaufen. Zur Gestaltung der Umgebung empfehlen sich die Bodendecker-Matten Waldrand (re.) und Heideland (li.). Camping-Freunde werden sich sicher für das 1970er-Jahre-Gespann aus Mercedes W123 und neuem Tabbert-Wohnwagen erwärmen können. Eher zugig geht es in dem ebenfalls formneuen Smart-Cabrio zu. Info: www.busch-model.com.



LILIPUT ▸ *480-hl-Kesselwagen und Bierwagen in H0*



Als Neukonstruktionen erscheinen ein 480 Hektoliter fassender Kesselwagen in Epoche-II- (DRG-) und Epoche-III-(Bundesbahn)-Ausführung (Bild rechts). Ebenfalls neu aus den Werkzeugformen rollt ein Wärmeschutzwagen nach Vorbild aus der Schweiz, der mit Sonnendach für die einheimische Firma Bell (Epoche II) beziehungsweise ohne für Augustiner-Bräu (DB-Epoche III, Bild) rollt. Info: www.liliput.de.

Modellbahn Aktuell

TRIX ▸ *Badische G12 in N*



Sollte die badische G12 (Bild) als N-Museumslok Verwendung finden, dann ist auch eine Szene mit dem Bergekran (Bild) des modernen DBAG-Hilfszuges denkbar. Den Wascosa-Knickkesselwagen der SBB können Minitrix-Fans jetzt auch einzeln erstehen. H0-Rangieraufgaben erfüllt die V60107, deren Vorbild nach der Abnahme 1956 zum BW Garmisch-Partenkirchen kam. Info: www.trix.de.

ADP ▸ *H0-Goliath und Wartburg-Varianten*



Der Goliath-Blitzkarren von 1928, unentbehrlich in vielen Fabriken und Verladehöfen, mischt sich mitten in den Straßenverkehr (Bild, Mitte). Bloß gut, dass es da die Wartburg-311-Kombis als DRK-Fahrzeug gibt, und auch die Volkspolizei ist mit einem solchen Fahrzeug zur Stelle (beide Bild). Infos: www.adp-modelle.de.

VAMPISOL ▸ *Bahnhof Oberscheden in H0*



In kombinierter Materialtechnik hat Vampisol sein bemerkenswertes Bahnhofsgebäude von Oberscheden fertiggestellt. Der Komplettbausatz enthält alles, Nachrüsten ist nicht erforderlich, auch sind Wand- und Mauerteile schon vorgefärbt. Der MODELLEISENBAHNER wird dieses Gebäude demnächst ausführlicher vorstellen. Infos: www.vampisol.de.

TECHNOMODELL ▸ *Aussichtswagen in H0f*



Ein Schmuckstück für jeden Feldbahn-Museumszug stellt der filigrane, aus Kunststoff gefertigte Aussichtswagen dar. Das Fertigmodell weist vorbildgerechte Einzelsitze, Vierlochräder und superfeine Kupplungen auf. Info: Technomodell, Ing. Gerhard Walter, Kieler Str. 1a, 01109 Dresden, Tel. (0351)8801991, Fax (0351)8801876, Internet: www.technomodell.de.

JOUEF ▸ *SNCF-Diesellok der Serie 72000 in H0*



Mit ihrer doppelten Getriebeübersetzung für zwei unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten gehörte die CC72000 zu den leistungsstärksten Diesellokomotiven der SNCF. Das H0-Modell (Bild) in Epoche-V-Ausführung hat normalerweise mit den „Transilien“-Nahverkehrswagen der Bauart RIB (Bild), die in Triebzügen unterwegs sind, nichts zu tun. Für den doppelstöckigen TGV Duplex ist jetzt ein Dreierset mit Ergänzungswagen erhältlich. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

KIBRI ▸ *Schwarzbau-Nutzfahrzeuge in H0*

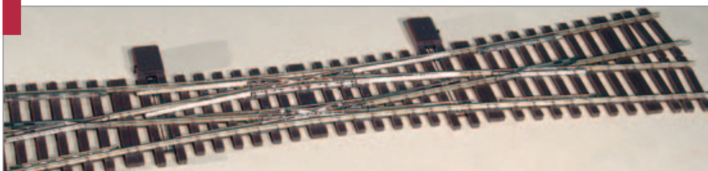
Mit dem Atlas-Radbagger, dem Grader G18-8 von Orenstein und Koppel sowie dem Actros mit SK20-Schnelleinsatzkran setzen die Böblinger die Schwarzbau-Serie mit H0-Nutzfahrzeugen fort. Die Feldschlösschenbrauerei in Rheinfelden ist nun auch auf H0-Anlagen mitsamt Mälzerei, Sudhaus und Verwaltungsgebäude sowie dem Kühlhaus nebst Annahmestelle als Extra-Bausatz zu realisieren. In der Baugröße Z werden der Bahnsteig Osterburken, ein Fußgängerübergangssteg und das Brückenstellwerk Krefeld ausgeliefert. Info: www.kibri.com.

BRAWA ▸ *DRG-57.4 und DR-Gagrs in H0*



In gewohnt präziser Ausführung stellt Brawa das weitgehend aus Metall bestehende, neu konstruierte Modell der H0-57.4 (Bild) der DRG vor. Nicht minder gelungen ist der vierachsige Großraum-Güterwagen Gagrs (Bild) der DR, der als Neukonstruktion für die Epoche IV anrollt. Beide Fahrzeuge werden wir noch ausführlicher vorstellen. Info: www.brawa.de.

LENZ ▸ *Doppelkreuzungsweiche in 0*



Das Spur-0-Gleissystem baut Lenz zügig mit einer in der Geometrie natürlich zu den anderen Weichen passenden Doppelkreuzungsweiche (Bild) aus. Info: www.lenz-elektronik.de.

SCHUCO ▸ *Piccolo-Abarth in H0*



Dem Rennsport sind die aktuellen Piccolo-Modelle im annähernden H0-Maßstab gewidmet: Der MAN-Renntransporter für Porsche-Flitzer aus Zuffenhausen und der Fiat 131 Abarth (Bild), mit dessen Vorbild Walter Röhrl 1980 die Rallye Monte Carlo gewann, sind, der Sammlermarke verpflichtet, unverglast, mit silbern ausgelegten Autoscheibenflächen. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co. KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, Fax (0911) 9765415, Internet: www.schuco.de.

WIKING ▸ *1303 und Golf Variant in H0*



Als H0-Formneuheit präsentiert sich der 1972 von VW vorgestellte Käfer 1303 (Bild) und ergänzt die Wiking-Klassiker um die seinerzeit jüngste Bauserie. 35 Jahre später macht ein anderer Wolfsburger Schlagzeilen: Der VW Golf Variant (Bild). Als Getränkekoffer-Lkw tritt der facegeliftete Mercedes-Benz Econic (Bild) für die Brauerei Veltins aus Meschede an. Im Rahmen der Modellpflege kehrt das ungewöhnliche Modell des tschechoslowakischen Tatra 87 ins H0-Sortiment zurück. Als N-Herbstneuheit steht der Magirus-Rundhauber mit Pritsche und Plane (Bild) zum Feuerwehreinsatz bereit. Info: www.wiking.de.

Modellbahn Aktuell

TILLIG ▸ *Bahndienstwagen in H0, Bi29 in TT*



Einen in Berlin-Lichtenberg stationierten Bahndienstwagen auf B/Y-Basis nahm sich Tillig zum Vorbild für ein H0-Modell (Bild, hinten). Die 52 in TT wird mit der „Quetschesse", dem Giesl-Ejektor, ausgeliefert (Bild Mitte). Ein Weinfasswagen und ein vierachsiger KVG-Kesselwagen bereichern den Güterwagenpark, während der Personenwagen 2. Klasse der DR (ex Bi29, vorn) die Herzen der Epoche-III-Anhänger höher schlagen lassen dürfte. Infos: www.tillig.com.

FALLER ▸ *Modernes Autohaus in H0*

Als Premium-H0-Modell besteht das Car-Center, ein modernes Autohaus in Skelett-Glasbauweise, aus immerhin 439 Einzelteilen. Zur Ausstattung gehören unter anderen Beratungs- und Verkaufsraum mit Info-Theke, Fahrzeugpräsentation mit Drehtellern sowie Antriebe und Steuerungselektronik für Hebebühne und Drehteller. Info: Gebr. Faller GmbH, Postfach 1120, 78148 Gütenbach, Tel. (07723) 6510, Fax (07723) 651123.

REAL-MODELL ▸ *MaK-Diesellok 240 C in H0*



In zwei- und dreiachsigen Versionen fertigte die Maschinenbau-Aktiengesellschaft Kiel (MaK) ab 1953 die dieselhydraulische Standardlok 240 in über 50 Exemplaren. Mit teils geändertem Führerhaus sind etliche der kleinen Dieselloks noch heute bei Privatbahnen im Einsatz. Joachim Jüchser hat zwölf Fertigmodell-Varianten in Baugröße H0 im Sortiment, so auch die D 13 der Bentheimer Eisenbahn (Bild). Die Messing-Handarbeitsmodelle bestechen unter anderem durch maßstäblich dünne Aufbauten, mehr als 80 angesetzte Kleinteile, zu öffnende Klappen, die Nachbildung des Motors und eine sorgfältige Lackierung. Dank des Antriebskonzepts mit Maxon-Glockenankermotor über Schnecken-Stirnradgetriebe, eine Achse fest, die andere pendelnd (beim C-Typ die dritte Achse federnd) gelagert, ist das Modell in Zugkraft und Geschwindigkeit allen vorbildgerechten Aufgaben gewachsen. Info: www.real-modell.de.

PREISER ▸ *Kinder in II, Reisende in H0*



Kinder, darunter auch freche Gören (Bild), sorgen bei der Gartenbahn in 1:22,5 für frischen Wind. Die Bergleute in H0 repräsentieren einen in deutschen Landen politisch gewollten aussterbenden Berufszweig. Weitere Reisende mit mehr oder minder schwerem Gepäck dienen sich zur Ausstaffierung von H0-Welten an. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.

PIKO ▸ *Gleise und Soundmodul für G-218*

Die ersten Komponenten des Sonneberger G-Gleises sind beim Handel eingetroffen: Erhältlich sind zunächst gerade Gleisstücke von 280, 320, 600 und 1200 Millimetern Länge und ein gebogenes Gleisstück im R1-Radius; außerdem sind Schwellenbänder, anderthalb und drei Meter lange Schienenprofile sowie Schienenverbinder lieferbar. Ebenfalls verfügbar ist jetzt der Soundbaustein mit wetterbeständigem Lautsprecher für die G-218 (siehe Probefahrt auf Seite 66). Die H0-Classic-Linie bedienen der EVA-Granulatwagen in DB-Epoche-IV-Ausführung, der offene DR-Güterwagen Ommru 43 mit Epoche-III-Anschriften und der DRG-Kühlwagen Gk des Gattungsbezirks Berlin. Als tschechoslowakische Staatsbahn-Lok sowie als SNCF-Dampfer rückt die Schlepptenderlok der Baureihe 55 in zwei Varianten und für Gleich- wie Wechselstrom, in letzterer Version mit lastgeregeltem Decoder, ins Hobby-Programm. Info: www.piko.de.

Plattform der Kleinserie in Bauma

Ob Foyer, Werkstatt, Treppe, Singsaal oder Turnhalle: Modellbahn, soweit das Auge reicht. Zum fünften Mal – zum dritten Mal in Bauma – versammelten sich die Kleinserienhersteller zur eigenen Werkschau. Vom Erfolg geprägt, mussten dieses Jahr größere Räumlichkeiten her. In einem leichten Spaziergang von fünf Minuten erreichte man vom Bahnhof Bauma aus den neuen Ort, das Oberstufenschulhaus Altlandenberg, etwas außerhalb von Bauma gelegen. 54 Aussteller verzeichnete der Ausstellungsführer; unmöglich, hier alle einzeln zu nennen. Die Modellbahner kamen in Scharen und trotz größeren Platzangebots wurde es zweitweise eng in den etwas verwinkelten Hallen und Gängen. Die Versuchung, sein Bankkonto zu erleichtern, war groß beim Bestaunen all der hochkarätigen Modelle. Aber nicht nur die auf Messingfabrikation spezialisierten Edelschmieden waren präsent, sondern auch Häuser-, Landschafts-, Gleis- und Fahrleitungsbauer der Extraklasse. Kurz, praktisch alles, was auf der eigenen Anlage noch fehlt, war zu haben. Die großen Abwesenden in Bauma sind ja die großen Industriefertiger. Die Ausnahme war Bemo, das allerdings nur mit den Metallausführungen präsent war. Obwohl immer noch die seinerzeitigen Modellbautage im Verkehrshaus von Luzern in bester Erinnerung bleiben, wo Groß und Klein in stimmunsvoller Umgebung vereint waren, hat sich Bauma nun scheinbar einen festen Platz im Ausstellungszirkus erobert. Hier konnte einmal mehr hautnah mit Herstellern und Kollegen ausgiebig gefachsimpelt werden. Das Miteinander von Vorbild und Modell in Bauma hat die Bewährungsprobe wieder erfolgreich bestanden. Man freut sich auf das nächste Mal!



Turnhalle: Gastanlage „Schynige Platte" von Jörg Storrer.



Ausstellungsstände im Geräteraum: (v.l.n.r.) Tip-Top Modell, Alpnachershop GmbH, Walter Waibel AG und mit Demoanlage Umelec Engineering.



Singsaal: Ueli Tscharner, art & web modellbaukunst, im Gespräch mit Kunden.

Fotos (3): Armin Schmutz

MODELLBAHN AKTUELL

MESSE LEIPZIG

Neue Ostpolitik

● Modell-Hobby-Spiel, die große Publikumsmesse für Spiele, Spielzeug und Modellbau in Ostdeutschland, nimmt in der Gunst der Besucher wie der Aussteller weiter zu. Auf das größte Publikumsinteresse stieß traditionell der Modellbahnbereich, und der wachsenden Bedeutung Leipzigs bei den Fachmessen trug beispielsweise Branchenführer Märklin, der erstmals vertreten war, mit einem großen Stand all seiner Sparten (auch Trix und LGB) Rechnung. Auffällig war zweierlei: Viele Aussteller versuchten, ihre Neuheiten, Entwicklungsstände von Ankündigungen oder gar neue Kataloge (Uhlenbrock und Liliput) auf jeden Fall mit nach Leipzig zu bringen. Fleischmann präsentierte beispielsweise die erste aus Serienteilen gefertigte 95, auch wenn sie noch nicht ganz fertig war, Liliput zeigte ein Handmuster der BBÖ-93, Kühn-Modell überraschte alle mit DR-Doppelstock-Einzelwagen in TT, von denen vielversprechende Urformen, noch unlackiert, zu sehen waren. Rivarossi aus der Hornby-Gruppe (siehe Interview) hatte mit der 58 (pr. G 12) und dem „Walfisch" BR 641 gleich zwei H0-Modelle kurz vor der Serienreife. Und zweitens fiel die hohe Anzahl von Besuchern aus Polen, Tschechien, Ungarn und selbst Russland auf: Allem Anschein nach hat die östlichste deutsche Modellbaumesse für die wachsende Szene in diesen Ländern den höchsten Stellenwert. In den östlichen Bundesländern wie den Nachbarstaaten hatte und hat die Nenngrö-



Das Publikumsinteresse war auch bei den Schauanlagen riesengroß, quer durch alle Altersgruppen.



Die Nachwuchsgewinnung bleibt ein wichtiges Anliegen, das sich an Mitmachaktionen ablesen ließ.

Foto: Rainer Albrecht

„Wir setzen neue Maßstäbe!"

Auf der Leipziger Messe setzte die Hornby-Gruppe mit der Präsentation der ersten Rivarossi-Neuentwicklungen unter ihrer Regie Ausrufezeichen. Nicht zuletzt das Preis-Leistungs-Verhältnis der preußischen G12 zu 259 Euro und des VT 641, bekannt als Walfisch, für 149 Euro dürfte die Messlatte in der Branche deutlich nach oben treiben. Mit Knut Heilmann, Geschäftsführer von Hornby Deutschland, sprach MEB-Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke.

MEB: Herr Heilmann, Sie haben sich ja einiges vorgenommen, dem Publikum hier in Leipzig auch schon präsentiert und dabei die Messlatte gleich ziemlich hoch angesetzt.

Knut Heilmann: Das ist richtig. Wir haben mit der Baureihe 58.10-21 und dem Dieseltriebwagen, Baureihe 641, zwei komplette Neuentwicklungen vorgestellt und können insbesondere bei der 58 sagen, dass wir ganz neue Maßstäbe im H0-Dampflokbereich setzen werden.

MEB: Inwiefern?

Knut Heilmann: Sie wird sovie le Details, Einzelheiten und Innovationen bieten, wie sie im Moment am Markt eben noch nicht bekannt sind. Nur ein Beispiel: Voll funktionsfähiger Innenzylinder! Kesseldetails in ungeahnter Fülle, vorbildgetreue Nachbildung der Pendelbleche und Einzellösungen wie Antrieb und Motor in der Lokomotive sind wirklich innovativ.

MEB: Wobei letzteres ja eigentlich ein alter Hut ist.

Knut Heilmann: Sicher, aber leider weitgehend zugunsten der Tenderlösung mit ihren Nachteilen heutzutage vernachlässigt.

MEB: Warum setzen Sie bei den Neukonstruktionen auch auf spezielle Werkstoffe?

Knut Heilmann: Wir haben bei der 58 einen sehr hohen Anteil an Metall und haben dabei natürlich einige Gedanken im Hinterkopf, die wir aber noch nicht so hundertprozentig preisgeben möchten.

MEB: Es ist doch aber richtig, dass der Preis für Gleich- und Wechselstrommodell identisch ausfällt oder?

Knut Heilmann: Richtig; wir werden nicht nur die 58, sondern auch den 641 in Gleich- und Wechselstromausführung zum selben Preis anbieten, weil wir eigentlich keinen Grund dafür sehen, warum ein Wechselstromer mehr zahlen soll als ein

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 15 JAHREN: *Hundertwasser in 1:50*

● Friedrich Stowasser alias Friedensreich Hundertwasser (†) ist bekannt für seine unkonvetionell-bunte Architektur. Seine Werke können in Wien, aber auch in Magdeburg, Lutherstadt Wittenberg und Uelzen bewundert werden. Hundertwasser im Modell ist dagegen selten, und so fragte ein Dr. Treno in der Dezemberausgabe 1992: „Müsste sich dabei nicht jeder Modelleisenbahner angesprochen fühlen?" Aufnahmen von 1:50-Modellen sollten Appetit machen auf außergewöhnlichen Gebäudemodellbau, und mit einem hatte der Autor Recht: Hundertwasser-Häuser sind keine Visionen. Man kann sie tatsächlich besichtigen.





MESSE-KALENDER

15.–18. NOVEMBER 2007:
Modell Süd Bau & Bahn, Stuttgart.

16.–18. NOVEMBER 2007:
Modellbau West, Rheinberg.

23.–25. NOVEMBER 2007:
Faszination Modellbau, Bremen.

23.–25. NOVEMBER 2007:
Modellbauwelt, Hamburg.

1.–4. DEZEMBER 2007:
Internationale Modellbahn-Ausstellung, München.

Fotos (2): Haucke



Setzt große Hoffnungen in die neue 58.10-21: Knut Heilmann, Hornby-D-Geschäftsführer.

Gleichstromer.

MEB: Wann werden die neuen Modelle erhältlich sein?

Knut Heilmann: Die 58 wird noch rechtzeitig zum Weihnachtsgeschäft in die Läden kommen. Mitte bis Ende November wird die Auslieferung beginnen. Der 641 kommt allerdings erst im Februar 2008.

MEB: Ein Wort noch zur Marke Arnold: Was darf der N-Bahner denn für das nächste Jahr erwarten?

Knut Heilmann: Bei Arnold haben wir ja schon den Arnold-Rapido-Club angekündigt, der am 1. Dezember auf der Messe in München offiziell gegründet wird. Auf dem Club-Flyer ist ja schon ein kleiner Hinweis, eine V 300. Lassen wir uns mal überraschen, was dazu in München noch zu erfahren sein wird. Es werden jedenfalls im nächsten Jahr einige komplett neue Modelle erscheinen. Arnold soll wieder dahin kommen, wo die Marke schon einmal war: Der Pionier soll auch wieder der Marktführer in N werden!

ße TT überdurchschnittlich viele Anhänger, und so nimmt die Präsenz gerade vieler TT-Kleinserienhersteller in Leipzig nicht Wunder. Neben Kühn zeigte Rothe Top Technik seine E 17, Beckmann die 38.2-3, Modist den Arbeitsstand bei der DB-V 100 und eine Gleisbaumaschine, Kehr mehrere Wagenmodelle mit zum Teil beeindruckender Innenbeleuchtungstechnik sowie Lorenz einen Langenschwalbacher, den wir demnächst ausführlich vorstellen werden. Highlight in TT war der SVT 175 der DR, den die Firma Kres erst einmal zuvor in Meiningen bei den TT-Tagen zeigte. Gleichsam ein Paukenschlag war die Ankündigung der Modelleisenbahn GmbH (Roco), in TT zwei DR-Varianten der Baureihe 44 aufzulegen: Eine kohlegefeuerte Lok mit Wagner-Windleitblechen und die Ölerin mit den hochliegenden Witte-Blechen! Unter den Nicht-TT-Kleinserien fielen Tololoko mit Handarbeitsmodellen polnischer E-Loks in H0, Vampisol mit dem Bahnhof „Oberscheden" (H0) und der erstmals in Leipzig anwesende Hersteller Bavaria mit seinen feinen Güterwagenmodellen ins Auge.



Foto: hb

Der polnische Verband der Modelleisenbahner zeigte auch in diesem Jahr eine sehenswerte H0-Anlage.



Foto: Rainer Albrecht

Auf dieser Anlage nach Schweizer Vorbild beeindruckte die Gestaltung der Verladetechnik.

HAMBURG/MEHEV

Zuschauer fahren jetzt selbst

● Auf der traditionsreichen MEHEV-(Modelleisenbahn Hamburg e.V.-)Modellbahn im Hamburg-Museum wurde im Oktober ein Stellwerk eingerichtet, an dem Besucher selbst fahren dürfen. Seit rund 50 Jahren besteht die Spur-I-Anlage in Hamburg, auf der der Bahnhof Hamburg-Harburg und die Pfeilerbahn nachgebaut sind. Torsten Nussbaum von dem Verein hat das Stellwerk mit der Technik mitgebaut und erklärte dazu, dass es sich um ein SpDRS60-Stellwerk (Spurplan-Drucktastenstellwerk) von Siemens aus den 1960er-Jahren handelt. Das Stellwerk mit der Selbstfahrstrecke befindet sich auf der Hinterseite der Anlage unterhalb des Haltepunktes Oberhafen. Für Kinder ist die Selbstfahranlage eine große Attraktion, wie MEHEV-Pressesprecher Claus-Eduard Schütt hervorhob. Weiter führte er aus, dass es auf der Modellbahnanlage zwei Neuzugänge gab, je eine Lok der Baureihen 01 und 094. Hatte der Verein in seiner Anfangszeit seine Fahrzeuge noch selbst gebaut, fährt er heute mit vielen Serienmodellen. Ende September fand im Museum ein Eisenbahnfest gemeinsam mit den Freunden der Eisenbahn (FdE) statt, die in diesem Jahr ihr 50-jähriges Jubiläum feierten und sich einst aus dem MEHEV heraus gründeten.



Foto: Brüggemann

Torsten Nussbaum (MEHEV) vor der Selbstfahranlage am Hp Oberhafen.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

VGB

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



Das Januar-Heft erscheint am **12. Dezember** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

SCHNECKEN-GETRIEBE

Aus zwei halbgängigen Schnecken besteht der Getriebeumbausatz von Stefan Glasmachers für die Trix-H0-54.

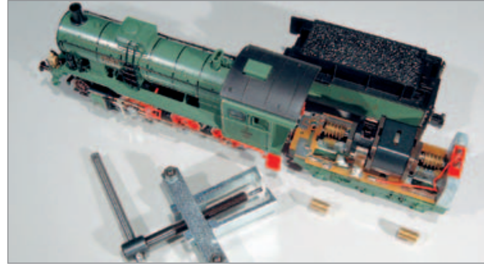


Foto: Frickel



Foto: Oltersdorf

KAROW, KRAKOW UND CIE.

125 Jahre Plau – Krakow – Güstrow: Die Mecklenburger Nebenbahn verharrt im Dornröschenschlaf. Wo bleibt der Prinz?



Foto: Hubrich

WINTERMÄRCHEN FÜR GROSS UND KLEIN

Allen Problemen zum Trotz verhilft die weiße Pracht selbst der modernen Eisenbahn zu einem Hauch Romantik, was zur Modellumsetzung anregt.



Foto: Chocholaty

NUR ANSCHAUEN, NICHT BERÜHREN!

Das edle H0-Modell der 081001 von Mikro-Metakit inszeniert Jörg Chocholaty.

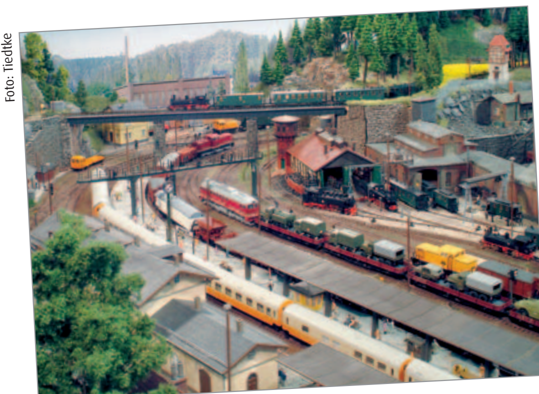


Foto: Tiedtke

WISMUT INKLUSIVE

Reichsbahn-Rückblick: Sein heimatliches Umfeld gestaltete Rüdiger Pischel aus Gera in H0.

www.vgbahn.de

www.modelleisenbahner.de

Außerdem

Der Natur auf der Spur

Im Frost erstarren lässt Jörg Chocholaty Büsche und Bäume seiner Miniatur-Landschaft.

Dreizylinder-Preußin

Zunächst in DB-Version: Hornbys 58.10-21 weckt hohe Erwartungen.

Bosporus-Volldampf

Nostalgie, Abenteuer: Spektakulär verlief die IGE-Jubiläumsfahrt.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.